C00681135A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

RECURSO N.º 282, DE 2018

(Do Sr. Carlos Melles e outros)

Contra a apreciação conclusiva do Projeto de Lei nº 4860, de 2016, que "institui Normas para Regulação do Transporte Rodoviário de Cargas em Território Nacional e dá outras providências".

DESPACHO:
PUBLIQUE-SE. SUBMETA-SE AO PLENÁRIO.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL
Art. 137, caput - RICD

Senhor Presidente,

Os Deputados abaixo-assinados, com amparo no art. 58, § 2º, I, da Constituição Federal e no art. 58, § 1º, c/c o art. 132, § 2º do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, recorrem ao Plenário contra a apreciação conclusiva por Comissão Especial do Projeto de Lei nº 4860, de 2016, de iniciativa da Deputada Christiane de Souza Yared, que "institui Normas para Regulação do Transporte Rodoviário de Cargas em Território Nacional e dá outras providências".

JUSTIFICATIVA

O PL 4860/2016 trata do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas. Busca definir um novo modelo para o setor de transportes nacional. Os agentes impactados pela presente proposta legislativa são: empresas de transporte de cargas, transportadores autônomos de cargas, embarcadores de cargas e destinatários. A matéria foi apreciada conclusivamente em Comissão Especial (CESP), sendo aprovada em 19/12/2017.

Embora a iniciativa seja louvável e sua apreciação mereça a atenção dessa Casa Legislativa, acredita-se que há, ainda, significativa carência de discussão política, haja vista que se encontram no texto aprovado na Comissão dispositiva estranha à temática do projeto. Tais dispositivos regem, por exemplo, sobre penalidades aplicáveis exclusivamente ao setor de combustíveis, não obstante a vigência de Lei específica que trata do assunto (Lei 9.847/1999).

Ademais, atualmente cabe a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) a prerrogativa de fiscalizar e penalizar os agentes que por ventura se desviem das normas legais vigentes – na contramão, o PL 4860/2016 atribui obrigações fiscalizatórias à Secretaria da Receita Federal e ao Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia estranhas às competências desses órgãos, sequer referenciando a legislação específica pertinente (Lei 9.478/1997).

Não menos importante, ressalte-se que o atual texto cria obrigações descabidas aplicáveis a todos os elos envolvidos no setor de transportes

nacional – tais como o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), em adição a uma extensa gama de outros documentos já cobrados dos agentes econômicos – caracterizando assim um aumento desnecessário do nível de burocracia e de custos a ser absorvido pela sociedade.

Assim sendo, julga-se de fundamental importância que o Plenário dessa Câmara dos Deputados tenha a oportunidade apreciar e deliberar sobre o texto ora aprovado pela Comissão Especial.

Sala das Sessões, em 22 de fevereiro de 2018.

DEPUTADO CARLOS MELLES
DEM/MG

CÂMARA DOS DEPUTADOS
SECRETARIA-GERAL DA MESA
Serviço de Análise de Proposições - SERAP
(Fones: 3216-1110 / 1111 / 1112 - Fax: 3216-1105 - e-mail: secap.sgm@camara.gov.br)

CONFERÊNCIA DE ASSINATURAS

(55ª Legislatura 2015-2019)

Proposição: REC 0282/18

Autor da Proposição: CARLOS MELLES E OUTROS

Data de Apresentação: 22/02/2018

Ementa: Contra a apreciação conclusiva do Projeto de Lei nº 4860, de 2016, que Institui Normas para Regulação do Transporte Rodoviário de Cargas em Território Nacional e dá outras providências.

Possui Assinaturas Suficientes: SIM

Totais de Assinaturas:

Confirmadas	111
Não Conferem	002
Fora do Exercício	000
Repetidas	005
Ilegíveis	000
Retiradas	000
Total	118

Confirmadas

1	ABEL MESQUITA JR.	DEM	RR
2	ADELMO CARNEIRO LEÃO	PT	MG
3	AFONSO MOTTA	PDT	RS
4	ALAN RICK	DEM	AC
5	ALBERTO FRAGA	DEM	DF
6	ALEXANDRE SERFIOTIS	PMDB	RJ
7	ALUISIO MENDES	PODE	MA
8	ANDRÉ ABDON	PP	AP
9	ANDRÉ FIGUEIREDO	PDT	CE
10	ANTONIO BULHÕES	PRB	SP
11	ANTONIO IMBASSAHY	PSDB	BA
12	BEBETO	PSB	BA
13	BENITO GAMA	PTB	BA
14	BETO ROSADO	PP	RN
15	BILAC PINTO	PR	MG
16	CABO SABINO	PR	CE
17	CAIO NARCIO	PSDB	MG
18	CAPITÃO AUGUSTO	PR	SP
19	CARLOS HENRIQUE GAGUIM	PODE	TO
20	CARLOS MELLES	DEM	MG
21	CÉLIO SILVEIRA	PSDB	GO
22	CHICO D'ANGELO	PT	RJ
23	CHICO LOPES	PCdoB	CE

24	CLEBER VERDE	PRB	MA
25	CRISTIANE BRASIL	PTB	RJ
26	DAMIÃO FELICIANO	PDT	PB
27	DAVIDSON MAGALHÃES	PCdoB	BA
28	DELEGADO ÉDER MAURO	PSD	PA
29	DELEGADO EDSON MOREIRA	PR	MG
30	DOMINGOS SÁVIO	PSDB	MG
31	DR. JORGE SILVA	PHS	ES
32	DR. SINVAL MALHEIROS	PODE	SP
33	EFRAIM FILHO	DEM	PB
34	ELIZEU DIONIZIO	PSDB	MS
35	ERIVELTON SANTANA	PEN	BA
36	FÁBIO FARIA	PSD	RN
37	FÁBIO MITIDIERI	PSD	SE
38	FÁBIO SOUSA	PSDB	GO
39	FÁBIO TRAD	PSD	MS
40	FELIPE MAIA	DEM	RN
41	FERNANDO MONTEIRO	PP	PE
42	GENECIAS NORONHA	SD	CE
43	GIUSEPPE VECCI	PSDB	GO
44	HÉLIO LEITE	DEM	PA
45	HEULER CRUVINEL	PSD	GO
46	HUGO MOTTA	PMDB	PB
47	JAIME MARTINS	PSD	MG
48	JÔ MORAES	PCdoB	MG
49	JOÃO DANIEL	PT	SE
50	JORGE SOLLA	PT	BA
51	JORGINHO MELLO	PR	SC
52	JOSÉ PRIANTE	PMDB	PA
53	JÚLIO CESAR	PSD	PI
54	JÚLIO DELGADO	PSB	MG
55	JUNIOR MARRECA	PEN	MA
56	LAERCIO OLIVEIRA	SD	SE
57	LÁZARO BOTELHO	PP	TO
58	LELO COIMBRA	PMDB	ES
59	LEONARDO MONTEIRO	PT	MG
60	LINDOMAR GARÇON	PRB	RO
61	LOBBE NETO	PSDB	SP
62	LUANA COSTA	PSB	MA
63	LUCIO VIEIRA LIMA	PMDB	BA
64	LUIS CARLOS HEINZE	PP	RS
65	LUIS TIBÉ	AVANTE	MG
66	LUIZ CARLOS HAULY	PSDB	PR
67	LUIZ SÉRGIO	PT	RJ
68	MANDETTA	DEM	MS
69	MARCIO ALVINO	PR	SP
70	MÁRCIO MARINHO	PRB	BA
71	MARCUS VICENTE	PP	ES
72	MÁRIO HERINGER	PDT	MG

73	MIGUEL HADDAD	PSDB	SP
74	MOISÉS DINIZ	PCdoB	AC
75	NILSON LEITÃO	PSDB	MT
76	NILSON PINTO	PSDB	PA
77	NORMA AYUB	DEM	ES
78	OSMAR SERRAGLIO	PMDB	PR
79	PAES LANDIM	PTB	PI
80	PAUDERNEY AVELINO	DEM	AM
81	PAULO AZI	DEM	BA
82	PAULO FOLETTO	PSB	ES
83	PAULO FREIRE	PR	SP
84	PEPE VARGAS	PT	RS
85	PROFESSORA DORINHA SEABRA REZE	DEM	TO
86	REINHOLD STEPHANES	PSD	PR
87	RICARDO TRIPOLI	PSDB	SP
88	ROBERTO BRITTO	PP	BA
89	ROCHA	PSDB	AC
90	RODRIGO MARTINS	PSB	PI
91	ROGÉRIO PENINHA MENDONÇA	PMDB	SC
92	RONALDO FONSECA	PROS	DF
93	RONALDO LESSA	PDT	AL
94	RONALDO MARTINS	PRB	CE
95	RUBENS BUENO	PPS	PR
96	RUBENS OTONI	PT	GO
97	RUBENS PEREIRA JÚNIOR	PCdoB	MA
98	SERGIO SOUZA	PMDB	PR
99	SEVERINO NINHO	PSB	PE
100	SIMÃO SESSIM	PP	RJ
101	SUBTENENTE GONZAGA	PDT	MG
102	THIAGO PEIXOTO	PSD	GO
103	TONINHO PINHEIRO	PP	MG
104	ULDURICO JUNIOR	PV	BA
105	VALMIR ASSUNÇÃO	PT	BA
106	VICENTE CANDIDO	PT	SP
107	VINICIUS CARVALHO	PRB	SP
108	VITOR LIPPI	PSDB	SP
109	WALNEY ROCHA	PEN	RJ
110	WELLINGTON ROBERTO	PR	PB
111	ZÉ GERALDO	PT	PA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 4.860-A, DE 2016

(Da Sra. Christiane de Souza Yared)

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências; tendo parecer da Comissão Especial, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária das emendas ao Projeto e pela não implicação orçamentária e financeira deste e das emendas ao Substitutivo; e, no mérito, pela aprovação deste e das Emendas ao Projeto de nºs 2, 7, 12, 13, 20, 22 a 24, 26, 29, 30, 36, 38 a 41, 44, 45 e 51, de 2016; das Emendas ao Substitutivo de nºs 1, 2, 7, 8, 10, 12, 13, 15 a 20, 24, 28, 34, 41, 42, 44, 46, 47, 51, 52, 66 a 74, 76, 79, 81, 83, 84, 89, 91, 93, 102, 106, 108, 110, 115, 128, 131, 133, 137, 141, 143 e 147, com substitutivo; e, no mérito, pela rejeição das Emendas ao Projeto de nºs 1, 3 a 6, 8 a 11, 14 a 19, 21, 25, 27, 28, 31 a 35, 37, 42, 43, 46 a 50, 52 a 56, de 2016; das Emendas ao Substitutivo de nºs 3 a 6, 9, 11, 14, 21 a 23, 25 a 27, 29, 33, 35 a 40, 45, 48 a 50, 53 a 65, 75, 77, 78, 80, 82, 85 a 88, 90, 92, 94 a 101, 103 a 105, 107, 109, 111 a 114, 116 a 127, 129, 130, 132, 134 a 136, 138 a 140, 142, 144 a 146, 148 a 151 (relator: DEP. NELSON MARQUEZELLI). As Emendas ao substitutivo de nºs 30, 31, 32 e 43 foram retiradas.

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (MÉRITO E ART. 54, RICD)
EM RAZÃO DA DISTRIBUIÇÃO A MAIS DE TRÊS COMISSÕES DE MÉRITO, DETERMINO A CRIAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL PARA ANALISAR A MATÉRIA, CONFORME O INCISO II DO ART. 34 DO RICD.

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão Especial:
- Emendas apresentadas (56)
- Parecer do relator
- 1º Substitutivo oferecido pelo relator
- Emendas apresentadas ao substitutivo (151)
- Parecer do relator às emendas apresentadas ao substitutivo
- 2º Substitutivo oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 3º Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

CAPÍTULO I

DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, sobre o transporte de carga própria, sobre os mecanismos de responsabilização e seguros aplicáveis ao transporte, e sobre normas aplicáveis à segurança pública e aos trabalhadores do transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que possua ou seja arrendatário de até dois veículos automotores de carga, e tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, sendo proprietária de, no mínimo, dez veículos automotores de carga;

III - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, e possua no mínimo dois e no máximo nove veículos automotores de carga;

IV - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, sociedade cooperativa constituída na forma da lei, que tenha na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal;

V - Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP, pessoa física ou jurídica que seja proprietário, coproprietário ou arrendatário de veículo automotor de carga registrado no órgão de trânsito na categoria “particular”, e que realize o transporte de carga própria, assim entendida como a que se aplique exclusivamente para consumo próprio ou distribuição dos produtos por ela produzidos ou comercializados; e

VI - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Carga Própria – CTCP, sociedade cooperativa constituída na forma da lei, que tenha como atividade principal o transporte de mercadoria própria ou de seus associados.

§ 1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, um veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, três anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária de, pelo menos, dez veículos automotores de carga, registrados no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, três anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

§ 3º A ETPP deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária de, pelo menos, dois veículos automotores de carga, registrados no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, três anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

§ 4º A CTC e a CTCP deverão comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

§ 5º A ANTT disporá sobre as exigências curriculares e a comprovação dos cursos previstos no inciso II do § 1º e no inciso III do §§ 2º e 3º deste artigo.

Art. 3º O processo de inscrição e cassação do registro, bem como a documentação exigida para o RNTR-C, serão regulamentados pela ANTT.

Art. 4º O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

§ 1º Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

§ 2º Denomina-se TAC-independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

§ 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.

§ 4º O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos.

§ 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego.

Art. 5º As relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

Parágrafo único. Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

Art. 6º O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à critério do prestador do serviço.

§ 1º A conta de depósitos ou o outro meio de pagamento deverá ser de titularidade do TAC e identificado no conhecimento de transporte.

§ 2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o cossignatário e o proprietário da carga, são solidariamente responsáveis pela obrigação prevista no *caput* deste artigo, resguardado o direito de regresso destes contra os primeiros.

§ 3º Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC a ETPP que possuir, em sua frota, até três veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas.

§ 4º As Cooperativas de Transporte de Cargas deverão efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do *caput* deste artigo.

§ 5º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata o *caput* deste artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC.

§ 6º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no *caput* deste artigo ou em seu regulamento.

§ 7º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento.

Art. 7º O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes e dos serviços e de natureza fiscal.

Art. 8º Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, a ETC e o TAC assumem perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

Art. 9º O transportador é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

Parágrafo único. O transportador tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago.

Art. 10º A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art. 11. O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro dos prazos constantes do contrato ou do conhecimento de transporte.

Parágrafo único. Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos após a data estipulada, de conformidade com o disposto no caput deste artigo, o consignatário ou qualquer outra

pessoa com direito de reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas.

Art. 12. O transportador informará ao expedidor ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria.

§ 1º O transportador obriga-se a comunicar ao expedidor ou ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino.

§ 2º A carga ficará à disposição do interessado, após a comunicação de que trata o § 1º deste artigo, pelo prazo de trinta dias, se outra condição não for pactuada.

§ 3º Findo o prazo previsto no § 2º deste artigo, não sendo retirada, a carga será considerada abandonada.

§ 4º No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o § 2º deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria, devendo o transportador informar o fato ao expedidor e ao destinatário.

§ 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.

Art. 13. Os transportadores e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

I - ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II - inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga;

III - vício próprio ou oculto da carga;

IV - manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

V - força maior ou caso fortuito;

VI - contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, na forma do inciso I do art. 14 desta Lei.

Parágrafo único. Não obstante as excludentes de responsabilidades previstas neste artigo, o transportador e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

CAPÍTULO II

DA RESPONSABILIDADE E CONTRATAÇÃO DE SEGUROS

Art. 14. Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros previsto em lei, toda operação de transporte contará com o seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, podendo o seguro ser contratado:

I - pelo contratante dos serviços, eximindo o transportador da responsabilidade de fazê-lo;

II - pelo transportador, quando não for firmado pelo contratante.

Parágrafo único. As condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor.

Art. 15. As operações de transporte rodoviário de cargas deverão também contar com os seguintes seguros:

I - de Responsabilidade sobre Desvio de Cargas, para todas as mercadorias transportadas;

II - de vida com cobertura de morte e invalidez permanente parcial ou total em nome dos motoristas; e

III - seguro de cobertura dos veículos automotores e dos semirreboques próprios; e

IV – de responsabilidade Civil por Veículos, contra Danos Materiais e Danos Corporais e Morais.

Art. 16. A responsabilidade do transportador por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no contrato ou conhecimento de transporte, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes.

Parágrafo único. Na hipótese de o expedidor não declarar o valor das mercadorias, a responsabilidade do transportador será limitada ao valor de dois Direitos Especiais de Saque - DES por quilograma de peso bruto transportado.

Art. 17. Quando não definida no contrato ou conhecimento de transporte, a responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete.

Art. 18. Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo são responsáveis, perante o transportador que emitiu o conhecimento de transporte, pelas perdas e danos causados às mercadorias no momento da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

Art. 19. O expedidor, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei, indenizará o transportador pelas perdas, danos ou avarias:

I - resultantes de inveracidade na declaração de carga ou de inadequação dos elementos que lhe compete fornecer para a emissão do conhecimento de transporte, sem que tal dever de indenizar exima ou atenue a responsabilidade do transportador, nos termos previstos nesta Lei; e

II - quando configurado o disposto nos incisos I, II e IV do *caput* do art. 13 desta Lei.

Art. 20. Prescreve em um ano a pretensão à reparação pelos danos relativos aos contratos de transporte, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano pela parte interessada.

Art. 21. É facultado aos contratantes dirimir seus conflitos recorrendo à arbitragem.

CAPÍTULO III

DOS PONTOS DE PARADA E DESCANSO DOS MOTORISTAS

Art. 22. Os arts. 10 e 11 da Lei nº 13,103, de 2 de março de 2015, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 10. .....

.....

§ 1º O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

§ 2º Nos locais onde não houver manifesto interesse da iniciativa privada na implantação de locais de espera, pontos de parada e

descanso, o poder público com jurisdição sobre a via deverá priorizar a construção de estrutura pública de apoio aos motoristas. (NR)

Art.11. .....

.....

§ 3º O poder público competente deverá vistoriar e cadastrar os estabelecimentos existentes nas vias que poderão ser reconhecidos como ponto de parada e descanso. (NR)"

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 23. As infrações do disposto nesta Lei serão punidas com multas administrativas de R$ 550,00 (quinhentos e cinqüenta reais) a R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), a serem aplicadas pela ANTT, sem prejuízo do cancelamento da inscrição no RNTR-C, quando for o caso.

Art. 24. Na aplicação do disposto nesta Lei, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Art. 25. Os artigos 157 e 180, do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 157. .....

.....

§ 2º.....

III – se a vítima está em serviço de transporte rodoviário de cargas.

..... (NR)"

"Art. 180. .....

.....

§ 7º - Tratando-se de bens produto de crimes contra o serviço de transporte rodoviário de cargas, aplica-se a pena do §1º. (NR)"

Art. 26. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos que já exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas inscrição no RNTR-C e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

Art. 27. Fica revogada a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo atualizar e aprimorar as normas para a regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional.

Para tanto, nossa proposta atualiza o disposto na Lei nº 11.442, de 2007, ampliando conceitos e estabelecendo nova gradação para as empresas de transporte de cargas, que poderão ser classificadas como de pequeno porte.

Também é feita distinção entre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, e o transporte de carga própria, seja por empresas, pessoas físicas ou cooperativas.

Outro aspecto abordado refere-se a contratação de seguros aplicáveis ao transporte, sendo ampliadas as coberturas hoje obrigatórias, incluindo-se o seguro contra desvio de cargas e o de responsabilidade sobre terceiros.

Por fim, nosso projeto aprimora dispositivos referentes aos pontos de parada e descanso dos trabalhadores, além de estabelecer, por meio de alteração no Código Penal, punição mais rigorosa para os crimes de roubo e receptação praticados contra prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas.

Diante da importância da matéria, contamos com o apoio de nossos Pares para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, 30 de março de 2016.

Christiane Yared

Deputada Federal PR/PR

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 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

A **PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

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

.....

Art. 10. O poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente:

I - a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação;

II - a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

III - a identificação e o cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei;

IV - a permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais;

V - a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas.

Parágrafo único. O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicarão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei.

§ 1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no caput será publicada no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta Lei.

§ 2º As relações de trechos das vias públicas de que trata o caput deverão ser ampliadas e revisadas periodicamente.

§ 3º Os estabelecimentos existentes nas vias poderão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

Art. 12. O disposto nos §§ 2º e 3º do art. 235-C do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e no caput e nos §§ 1º e 3º do art. 67-C do Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos:

I - a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 11, para os trechos das vias deles constantes;

II - a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por elas acrescidas.

Parágrafo único. Durante os primeiros 180 (cento e oitenta) dias de sujeição do trecho ao disposto na Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, com as alterações constantes desta Lei, a fiscalização do seu cumprimento será meramente informativa e educativa.

.....
.....

DECRETO-LEI Nº 2.848, DE 7 DE DEZEMBRO DE 1940

Código Penal.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição, decreta a seguinte lei:

CÓDIGO PENAL

.....

PARTE ESPECIAL

(Canceladas na Parte Especial quaisquer referências a valores de multas, substituindo-se a expressão "multa de" por "multa" de acordo com o art. 2º da Lei nº 7.209, de 11/7/1984)

.....

TÍTULO II
DOS CRIMES CONTRA O PATRIMÔNIO

.....

CAPÍTULO II
DO ROUBO E DA EXTORSÃO

Roubo

Art. 157. Subtrair coisa móvel alheia, para si ou para outrem, mediante grave ameaça ou violência a pessoa, ou depois de havê-la, por qualquer meio, reduzido à impossibilidade de resistência:

Pena - reclusão, de quatro a dez anos, e multa.

§ 1º Na mesma pena incorre quem, logo depois de subtraída a coisa, emprega violência contra pessoa ou grave ameaça, afim de assegurar a impunidade do crime ou a detenção da coisa para si ou para terceiro.

§ 2º A pena aumenta-se de um terço até metade:

I - se a violência ou ameaça é exercida com emprego de arma;

II - se há o concurso de duas ou mais pessoas;

III - se a vítima está em serviço de transporte de valores e o agente conhece tal circunstância.

IV - se a subtração for de veículo automotor que venha a ser transportado para outro Estado ou para o exterior; *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

V - se o agente mantém a vítima em seu poder, restringindo sua liberdade. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

§ 3º Se da violência resulta lesão corporal grave, a pena é de reclusão, de sete a quinze anos, além da multa; se resulta morte, a reclusão é de vinte a trinta anos, sem prejuízo da multa. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

Extorsão

Art. 158. Constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça, e com o intuito de obter para si ou para outrem indevida vantagem econômica, a fazer, tolerar que se faça ou deixar de fazer alguma coisa:

Pena - reclusão, de quatro a dez anos, e multa.

§ 1º Se o crime é cometido por duas ou mais pessoas, ou com emprego de arma, aumenta-se a pena de um terço até metade.

§ 2º Aplica-se à extorsão praticada mediante violência o disposto no § 3º do artigo anterior.

§ 3º Se o crime é cometido mediante a restrição da liberdade da vítima, e essa condição é necessária para a obtenção da vantagem econômica, a pena é de reclusão, de 6 (seis) a 12 (doze) anos, além da multa; se resulta lesão corporal grave ou morte, aplicam-se as penas previstas no art. 159, §§ 2º e 3º, respectivamente. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.923, de 17/4/2009)*

.....

CAPÍTULO VII
DA RECEPTAÇÃO

Receptação

Art. 180. Adquirir, receber, transportar, conduzir ou ocultar, em proveito próprio ou alheio, coisa que sabe ser produto de crime, ou influir para que terceiro, de boa-fé, a adquira, receba ou oculte:

Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa. *("Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

Receptação qualificada

§ 1º Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, coisa que deve saber ser produto de crime:

Pena - reclusão, de três a oito anos, e multa. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

§ 2º Equipara-se à atividade comercial, para efeito do parágrafo anterior, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino, inclusive o exercido em residência. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

§ 3º Adquirir ou receber coisa que, por sua natureza ou pela desproporção entre o valor e o preço, ou pela condição de quem a oferece, deve presumir-se obtida por meio criminoso:

Pena - detenção, de um mês a um ano, ou multa, ou ambas as penas. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

§ 4º A receptação é punível, ainda que desconhecido ou isento de pena o autor do crime de que proveio a coisa. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 5.346, de 03/11/1967 e com nova redação dada pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

§ 5º Na hipótese do § 3º, se o criminoso é primário, pode o juiz, tendo em consideração as circunstâncias, deixar de aplicar a pena. Na receptação dolosa aplica-se o disposto no § 2º do art. 155. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

§ 6º Tratando-se de bens e instalações do patrimônio da União, Estado, Município, empresa concessionária de serviços públicos ou sociedade de economia mista, a pena prevista no *caput* deste artigo aplica-se em dobro. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.426, de 24/12/1996)*

CAPÍTULO VIII
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 181. É isento de pena quem comete qualquer dos crimes previstos neste título, em prejuízo:

I - do cônjuge, na constância da sociedade conjugal;

II - do ascendente ou descendente, seja o parentesco legítimo ou ilegítimo, seja civil ou natural.

.....
.....

LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas - TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

§ 1º No caso de transporte de produtos perigosos, será observado exclusivamente o disposto em lei federal, considerando-se as competências estabelecidas nos arts. 22 e 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.667, de 15/6/2012)*

§ 2º *(VETADO na Lei nº 12.667, de 15/6/2012)*

Art. 2º A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

III - *(VETADO na Lei nº 12.995, de 18/6/2014)* *(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015)*

§ 1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

§ 2º-A. *(VETADO na Lei nº 12.995, de 18/6/2014)* *(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015)*

§ 3º Para efeito de cumprimento das exigências contidas no inciso II do § 2º deste artigo, as Cooperativas de Transporte de Cargas deverão comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

§ 4º Deverá constar no veículo automotor de carga, na forma a ser regulamentada pela ANTT, o número de registro no RNTR-C de seu proprietário ou arrendatário.

§ 5º A ANTT disporá sobre as exigências curriculares e a comprovação dos cursos previstos no inciso II do § 1º e no inciso III do § 2º, ambos deste artigo.

§ 6º *(VETADO na Lei nº 12.995, de 18/6/2014)* *(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015)*

Art. 3º O processo de inscrição e cassação do registro bem como a documentação exigida para o RNTR-C serão regulamentados pela ANTT.

Art. 4º O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

§ 1º Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

§ 2º Denomina-se TAC-independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

§ 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 4º O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 5º As relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

Parágrafo único. Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à critério do prestador do serviço. *("Caput" do artigo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 1º A conta de depósitos ou o outro meio de pagamento deverá ser de titularidade do TAC e identificado no conhecimento de transporte. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)*

§ 2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o co-signatário e o proprietário da carga, são solidariamente responsáveis pela obrigação prevista no *caput* deste artigo, resguardado o direito de regresso destes contra os primeiros. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)*

§ 3º Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)*

§ 4º As Cooperativas de Transporte de Cargas deverão efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do *caput* deste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)*

§ 5º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata o *caput* deste artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)*

§ 6º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no *caput* deste artigo ou em seu regulamento. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010)*

§ 7º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas

- TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 6º O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes e dos serviços e de natureza fiscal.

Art. 7º Com a emissão do contrato ou conhecimento de transporte, a ETC e o TAC assumem perante o contratante a responsabilidade:

I - pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no destino;

II - pelos prejuízos resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia, assim como pelos decorrentes de atraso em sua entrega, quando houver prazo pactuado.

Parágrafo único. No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro, quando houver.

Art. 8º O transportador é responsável pelas ações ou omissões de seus empregados, agentes, prepostos ou terceiros contratados ou subcontratados para a execução dos serviços de transporte, como se essas ações ou omissões fossem próprias.

Parágrafo único. O transportador tem direito a ação regressiva contra os terceiros contratados ou subcontratados, para se ressarcir do valor da indenização que houver pago.

Art. 9º A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art. 10. O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro dos prazos constantes do contrato ou do conhecimento de transporte.

Parágrafo único. Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos após a data estipulada, de conformidade com o disposto no *caput* deste artigo, o consignatário ou qualquer outra pessoa com direito de reclamar as mercadorias poderá considerá-las perdidas.

Art. 11. O transportador informará ao expedidor ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria.

§ 1º O transportador obriga-se a comunicar ao expedidor ou ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino.

§ 2º A carga ficará à disposição do interessado, após a comunicação de que trata o § 1º deste artigo, pelo prazo de 30 (trinta) dias, se outra condição não for pactuada.

§ 3º Findo o prazo previsto no § 2º deste artigo, não sendo retirada, a carga será considerada abandonada.

§ 4º No caso de bem perecível ou produto perigoso, o prazo de que trata o § 2º deste artigo poderá ser reduzido, conforme a natureza da mercadoria, devendo o transportador informar o fato ao expedidor e ao destinatário.

§ 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. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 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. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.524, de 24/9/2007, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 7º Para o cálculo do valor de que trata o § 5º, será considerada a capacidade total de transporte do veículo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 8º Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

§ 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. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)*

Art. 12. Os transportadores e seus subcontratados somente serão liberados de sua responsabilidade em razão de:

I - ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II - inadequação da embalagem, quando imputável ao expedidor da carga;

III - vício próprio ou oculto da carga;

IV - manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

V - força maior ou caso fortuito;

VI - contratação de seguro pelo contratante do serviço de transporte, na forma do inciso I do art. 13 desta Lei.

Parágrafo único. Não obstante as excludentes de responsabilidades previstas neste artigo, o transportador e seus subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

Art. 13. Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros previsto em lei, toda operação de transporte contará com o seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, podendo o seguro ser contratado:

I - pelo contratante dos serviços, eximindo o transportador da responsabilidade de fazê-lo;

II - pelo transportador, quando não for firmado pelo contratante.

Parágrafo único. As condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor.

Art. 13-A. É vedada a utilização de informações de bancos de dados de proteção ao crédito como mecanismo de vedação de contrato com o TAC e a ETC devidamente regulares para o exercício da atividade do Transporte Rodoviário de Cargas. *(Artigo acrescido*

pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 14. A responsabilidade do transportador por prejuízos resultantes de perdas ou danos causados às mercadorias é limitada ao valor declarado pelo expedidor e consignado no contrato ou conhecimento de transporte, acrescido dos valores do frete e do seguro correspondentes.

Parágrafo único. Na hipótese de o expedidor não declarar o valor das mercadorias, a responsabilidade do transportador será limitada ao valor de 2 (dois) Direitos Especiais de Saque - DES por quilograma de peso bruto transportado.

Art. 15. Quando não definida no contrato ou conhecimento de transporte, a responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete.

Art. 16. Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo são responsáveis, perante o transportador que emitiu o conhecimento de transporte, pelas perdas e danos causados às mercadorias no momento da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

Art. 17. O expedidor, sem prejuízo de outras sanções previstas em lei, indenizará o transportador pelas perdas, danos ou avarias:

I - resultantes de inveracidade na declaração de carga ou de inadequação dos elementos que lhe compete fornecer para a emissão do conhecimento de transporte, sem que tal dever de indenizar exima ou atenue a responsabilidade do transportador, nos termos previstos nesta Lei; e

II - quando configurado o disposto nos incisos I, II e IV do *caput* do art. 12 desta Lei.

Art. 18. Prescreve em 1 (um) ano a pretensão à reparação pelos danos relativos aos contratos de transporte, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano pela parte interessada.

Art. 19. É facultado aos contratantes dirimir seus conflitos recorrendo à arbitragem.

Art. 20. (VETADO)

Art. 21. As infrações do disposto nesta Lei serão punidas com multas administrativas de R$ 550,00 (quinhentos e cinqüenta reais) a R$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), a serem aplicadas pela ANTT, sem prejuízo do cancelamento da inscrição no RNTR-C, quando for o caso.

Art. 22. Na aplicação do disposto nesta Lei, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Art. 23. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos que já exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas inscrição no RNTR-C e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

Art. 24. Revoga-se a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

Brasília, 5 de janeiro de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Bernard Appy
Paulo Sérgio Oliveira Passos

COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 4860, DE 2016, QUE "INSTITUI NORMAS PARA REGULAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM TERRITÓRIO NACIONAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS" PROJETO DE LEI Nº 4.860, DE 2016.

EMENDA Nº 1/16

EMENDA ADITIVA _____

Acrescente-se onde couber:

"A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte alteração:

"Art. 5º-A .....

§ 3º Para os fins deste artigo, equipara-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC.

....." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Em âmbito nacional, a frota das cooperativas de transporte soma em torno de 33.000 veículos, com predominância de carretas e caminhões tipo truck, seguido de carretas e caminhões do tipo Toco. Esta frota é responsável pela circulação de aproximadamente 430 milhões de toneladas de cargas dentro e fora do Brasil, com destaque para as regiões Sul e Sudeste. As cooperativas de cargas geram uma movimentação econômica de R$ 6 bilhões por ano e têm importante papel no escoamento da produção brasileira**.**

Diante de números tão expressivos, bem como das peculiaridades das cooperativas de transporte em relação às demais categorias de transportadores, tornou-se imperativo adequar a legislação que regulamenta o transporte rodoviário de cargas (Lei 11.442/2007), de caráter geral, com o intuito de promover inserções que levem em conta as especificidades do cooperativismo de transporte, garantindo, assim, uma atuação mais efetiva, organizada e coordenada das cooperativas do setor.

De acordo com a legislação vigente, o pagamento do frete ao Transportador Autônomo de Carga (TAC) e seus equiparados, nestes incluídas as Cooperativas de Transportes de Cargas (CTC), deverá ser efetuado pelos meios indicados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT):

- **Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007:**

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

§ 3º. Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas.

- **Resolução nº 3.658, de 10 de abril de 2011:**

Art. 3º Equiparam-se ao TAC, a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que possuir, em sua frota, até três veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores de Cargas – RNTRC, e as Cooperativas de Transportes de Cargas - CTC.

Ocorre que, além de ser obrigatória a opção por um dos meios de pagamento reconhecido pela ANTT, para realizar o pagamento do frete na relação entre tomador de serviço e transportador, a Resolução nº 3.658/2011, em seu art. 5º, estabelece que o contratante deverá cadastrar a Operação de Transporte em uma das administradoras habilitadas pela ANTT, recebendo um código numérico para identificação do serviço no sistema da agência, denominado de Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT).

Deste modo, a emissão do CIOT é obrigatória para o pagamento da operação de transporte realizada por uma CTC em função de contrato firmado com um tomador de serviço, de modo similar ao que ocorre com um TAC.

Contudo, destacamos que a Lei 5.764/71, no inciso I do art. 6º, prescreve a exigência legal de que as cooperativas singulares sejam constituídas por, no mínimo, 20 (vinte) pessoas físicas, admitindo-se, ainda, excepcionalmente, pessoas

jurídicas que tenham por objeto as mesmas ou correlatas atividades econômicas das pessoas físicas ou, ainda, aquelas sem fins lucrativos.

Assim, não é permitido que uma cooperativa se constitua e exerça suas atividades com um quadro social composto por menos de 20 associados, prevendo inclusive a dissolução, de pleno direito, das sociedades cooperativas em que ocorra a redução do número mínimo de associados ou do capital social mínimo se, até a Assembleia Geral subsequente, realizada em prazo não inferior a 6 (seis) meses, eles não forem restabelecidos.

Portanto, fica claro tratar-se de equívoco a equiparação da Empresa Cooperativa de Transporte de Cargas (CTC) ao Transportador Autônomo de Carga (TAC) e às Empresas de Transporte de Cargas (ETC) com até 03 veículos.

O fundamento para inclusão de tal artigo na lei é justamente o de proteger o pequeno transportador nos casos de contratação e subcontratação nas operações de transporte com pagamentos através de carta frete pelo tomador, e aplicação de ágio sobre a mesma através de vinculações a consumo nos postos de combustíveis, bem como toda insegurança jurídica e sonegação fiscal decorrente desta prática de mercado.

Para tanto, o legislador entendeu que as empresas com mais de três (03) veículos já dispunham de melhores condições de negociação e portanto, de se auto preservar nas negociações com contratantes e subcontratantes. Assim, se um transportador com frota de quatro (04) ou mais veículos já dispõe desta condição, o que dizer de uma cooperativa constituída com no mínimo 20 associados e, em muitos casos, com frota superior a 500 veículos.

Conforme dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a média de veículos por cooperativa é de 42,4 – número 6 vezes superior que a média de Empresas Transportadoras de Cargas, que é de 7 veículos. Se comparado à média por Transportador Autônomo de Cargas (1,2), a discrepância é ainda maior.

Importa lembrar que a organização dos transportadores em cooperativas visa justamente melhorar suas condições de trabalho e acesso a recursos, ou seja, em plena consonância com os objetivos da regulação.

Por outra parte, quando a legislação equipara a CTC ao TAC, cria uma enorme desvantagem comercial e econômica destas cooperativas e sua frota, frente as ETCs com mais de três (03) veículos, dado que um embarcador por práxis contrata uma transportadora que assuma toda a responsabilidade e operacionalização da atividade, e esta empresa transportadora utiliza-se de subcontratação de TAC ou equiparados, cumprindo o disposto na legislação.

Assim criou-se uma desvantagem justamente para quem se pretendia proteger, porque o embarcador encontra restrição e ônus ao contratar a cooperativa, comparativamente as ETCs, optando usualmente pela segunda.

Há que ressaltar que quando a cooperativa por necessidade também subcontrata um TAC para completar volumes excedentes, também deve cumprir o disposto na regulação acerca do pagamento, gerando assim duas vezes o CIOT e incidindo duplamente no custo, porque seu embarcador o fez ao contratar a cooperativa e essa deve fazer ao subcontratar um TAC.

Destaca-se ainda, que para toda operação através da cooperativa

diretamente com o tomador, existe a emissão do CT-e, portanto, legalmente amparada e devidamente informada a todos os intervenientes, diferente do que ocorre com o TAC que não emite o CT-e para suas operações. Portanto, no caso de TACs, o CIOT cumpre a função também de geração de informação das operações, diferentemente das CTCs.

Além da desvantagem comercial imposta pela equiparação aos TACs, as cooperativas têm enfrentado interpretação equivocada quanto à necessidade de emissão de CIOT nos repasses realizados entre cooperativa e cooperado. É de suma importância observar que o repasse pecuniário da cooperativa ao cooperado, que realiza transporte no RNTRC da CTC, não se confunde com o valor pago pelo tomador de serviço ao transportador.

Trata-se de uma operação societária interna, realizada entre sócio e sociedade, onde a sociedade faz o repasse ao sócio do valor recebido do tomador de serviços. Nessa hipótese, o valor apenas transita pela cooperativa, mas é o sócio da cooperativa que presta o serviço de frete. Pode-se dividir a operação em duas etapas, sendo: (1) o pagamento pelo tomador à cooperativa pelo frete prestado pelo cooperado/sócio – Operação de Transporte; (2) repasse da cooperativa ao cooperado do valor pago pelo tomador – Operação Societária.

Diante da fundamentação, conclui-se que, de acordo com a legislação vigente, as cooperativas estão obrigadas a emitir o CIOT sempre que forem receber a remuneração por uma operação de transporte contratada por um tomador de serviço, sendo dispensadas, no entanto, quando realizarem o repasse de pagamento a seus cooperados, devendo observar apenas a exigência de escolha de um dos meios de pagamento indicados pelo art. 4º da Resolução nº 3.658/2011.

Por fim, destacamos que a implantação das alterações sugeridas na Lei 11.442/2007 não trará nenhum impacto, econômico e ou financeiro a outros segmentos da atividade de transporte, pois tal situação já encontra-se em atividade através de força da resolução da ANTT. Nesse sentido a presente emenda tem por objetivo aplicar o adequado tratamento legal às cooperativas de transporte de cargas.

Sala da Comissão, em 21 de junho de 2016.

COVATTI FILHO
Deputado Federal
PP/RS

EMENDA Nº 2/16

EMENDA ADITIVA Nº _____

Acrescente-se onde couber:

"A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º .....

III – Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC: sociedade simples, com forma e natureza jurídica própria, de natureza civil, constituída para atuar na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, visando à defesa dos interesses comuns dos cooperados;

.....

§ 2º-A A CTC deverá:

a) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

b) estar constituída na forma da Lei específica tendo a atividade de transporte rodoviário de cargas como atividade econômica;

c) ter responsáveis legais idôneos e com CPF ativo;

d) ter Responsável Técnico idôneo e com CPF ativo com, pelo menos, três anos na atividade, ou aprovação em curso específico;

e) ter registro na Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB ou na entidade estadual, se houver, mediante apresentação dos estatutos sociais e suas alterações posteriores, e

f) ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de pelo menos um veículo automotor de carga categoria "aluguel", na forma regulamentada pelo CONTRAN. (NR)

§ 1º Para efeito do cumprimento da alínea “f”, inciso III deste artigo, a CTC deverá comprovar a propriedade ou a posse de veículos em nome de cada um de seus cooperados.

§ 2º A CTC poderá comprovar a propriedade ou a posse de veículo automotor de carga e de implementos rodoviários em seu nome ou no de seus cooperados, respeitado o requisito estabelecido na alínea "f", inciso III deste artigo.” (NR)

§ 3º A relação societária entre cooperado e cooperativa poderá ser comprovada pela ficha matrícula prevista na legislação específica e/ou certidão de sócio.

.....

§ 6º Aplica-se à CTC o disposto nos arts. 4º e 7º e no § 5º do art. 11 desta Lei.

JUSTIFICAÇÃO

A criação de cooperativas de transporte de cargas encontra amparo na Lei nº 5.764/71, de 16 de dezembro de 1971, na qual o artigo 5° estabelece que “as sociedades cooperativas poderão adotar por objeto qualquer gênero de serviço, operação ou atividade, assegurando-lhes o direito exclusivo e exigindo-lhes a obrigação do uso da expressão "cooperativa" em sua denominação”. Esta é a base legal para que grupos de pequenos transportadores se organizem sob a forma cooperativa para atuar na atividade de transporte. Aplicam-se, ainda, a Lei nº 11.442/2007, bem como as resoluções da ANTT, em se tratando do segmento de transporte de cargas.

Considerando a expressividade do cooperativismo de transporte, torna-se imperativo adequar a legislação que regulamenta o transporte rodoviário de cargas, em especial a Lei nº 11.442/2007. A intenção, neste caso, é contemplar tais especificidades, garantindo, assim, a isonomia entre os atores do transporte de carga, contribuindo, ainda, com a estruturação do próprio setor no país.

Para tanto, se faz necessária a inclusão expressa da categoria “Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas” na Lei nº 11.442/2007, para assegurar a perenidade e a segurança jurídica necessária à operação do segmento. Atualmente, sua atividade está prevista somente em ato normativo da ANTT, na Resolução nº 4.799/2015, como dito anteriormente, gerando riscos de alteração e questionamentos. Importante ressaltar que tal alteração não possui impacto orçamentário.

Pontos como a definição expressa da categoria “Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas” são de fundamental importância para a garantia da perenidade e da segurança jurídica necessária à operação do segmento.

Atualmente, a categoria CTC está prevista apenas em ato normativo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), sendo passível de alterações constantes pela própria Agência, sem o necessário processo legislativo e as discussões prévias que o permeiam, gerando insegurança e fragilidade no setor cooperativista.

Diante das situações explicadas é de suma importância a contemplação do associado de cooperativa de transportes como beneficiário de linhas de crédito oficiais.

Sala da Comissão, em 21 de junho de 2016.

COVATTI FILHO
Deputado Federal
PP/RS

EMENDA Nº 3/16

EMENDA ADITIVA _____

Acrescente-se onde couber:

"Inclua-se os seguintes parágrafos ao art. 731 da Lei nº 10.406/2002, com a seguinte redação:

§ 1° Fica permitido as cooperativas, que exercem a atividade de transporte de pessoas ou cargas a que se refere o caput deste artigo, a criação de fundo próprio a ser custeado pelos associados e destinado exclusivamente à prevenção e à reparação de eventos danosos ocasionados aos seus veículos no exercício da atividade de transporte regulamentado.

§ 2° Ficam cancelados os autos de infração aplicados pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) e anistia as multas deles decorrentes, aplicadas até a data de publicação desta Lei às cooperativas que exercem a atividade de transporte regulamentado

JUSTIFICAÇÃO

As sociedades cooperativas possuem permissão expressa em sua legislação para a criação de fundos facultativos, com destinação específica, por meio de suas Assembleias Gerais. Neste sentido, veja-se o § 1º do art. 28, a saber:

Art.28.....

§ 1° Além dos previstos neste artigo, a Assembleia Geral poderá criar outros fundos, inclusive rotativos, com recursos destinados a fins específicos fixando o modo de formação, aplicação e liquidação.

Assim, diante dessa previsão legal, as cooperativas de transporte passaram a constituir fundos para custeio de eventuais danos que os veículos que compõe a sua frota

vierem a sofrer no exercício da atividade desenvolvida. A ideia é que os fundos sejam constituídos para cobertura exclusiva de danos dos veículos ligados à atividade de transporte regulamentado da cooperativa e nunca danos a terceiros.

Contudo, mesmo com todo esse arcabouço normativo, algumas cooperativas estão sofrendo autuações pela SUSEP, pois esta considera que a criação dos fundos seria uma a atividade típica de seguro privado, a qual deve ser regulada pelo Decreto Lei nº 73/1966. Entendendo, portanto, que a criação dos fundos é uma forma de burlar a Lei, a SUSEP vem aplicando multas milionárias às cooperativas.

No entanto, a criação do fundo previsto expressamente na Lei nº 5.764/71, em nada tem a ver com a atividade regulada pela SUSEP, pois nada mais é do que uma forma da cooperativa se resguardar para que eventos ligados ao exercício de sua atividade principal não inviabilizem a prestação de serviços de seus cooperados e da própria cooperativa.

Logo, ainda que se afigure, à primeira vista, como uma forma de proteção patrimonial dos veículos do associado, a razão de ser da constituição do fundo atinge o próprio exercício da atividade de proveito comum, viabilizando os reparos apenas na frota e veículos dos associados e garantindo a prestação ininterrupta dos serviços.

Não se pode desconsiderar, ainda, a dificuldade dos transportadores de contratarem o seguro para seus veículos, considerando que as próprias Seguradoras não possuem interesse nesse segmento. É preciso, nestes casos, encontrar alternativas legalmente possíveis, diante desta realidade.

Assim, é de extrema importância que seja reforçada expressamente se a possibilidade que das cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas regulamentados constituírem fundos específicos destinados à prevenção e reparação de danos nos veículos de seus associados; bem como a inclusão de artigo que determine o cancelamento dos autos de infração atualmente lavrados pela SUSEP e a anistia das multas deles decorrentes, já que a atividade não pode ser considerada como seguro.

Sala da Comissão, em 21 de junho de 2016.

COVATTI FILHO
Deputado Federal
PP/RS

EMENDA Nº 4/16

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se no projeto, onde couber, o seguinte artigo:

"Art. XX. O nos locais embarcador, as estações de transbordo, os terminais multimodais e os destinatários de cargas rodoviárias deverão oferecer pátios proporcionais ao movimento de veículos recebido, com condições adequadas de segurança, conforto e higiene para os motoristas, além de possibilitar o registro de chegada e saída."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo garantir locais de espera adequados para os caminhoneiros, não apenas nos pontos de parada públicos e privados mas, também, nos locais de embarque, desembarque e transbordo de cargas.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____
Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 5/16

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao § 3º do art. 6º do projeto a seguinte redação:

"Art. 6º .....

.....

§ 3º Para os fins deste artigo, equipara-se ao TAC a ETC que possuir, em sua frota, até três veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC."

JUSTIFICAÇÃO

Em âmbito nacional, a frota das cooperativas de transporte soma em torno de 33.000 veículos, com predominância de carretas e caminhões tipo truck, seguido de carretas e

caminhões do tipo Toco. Esta frota é responsável pela circulação de aproximadamente 430 milhões de toneladas de cargas dentro e fora do Brasil, com destaque para as regiões Sul e Sudeste. As cooperativas de cargas geram uma movimentação econômica de R$ 6 bilhões por ano e têm importante papel no escoamento da produção brasileira.

Diante de números tão expressivos, bem como das peculiaridades das cooperativas de transporte em relação às demais categorias de transportadores, tornou-se imperativo adequar a legislação que regulamenta o transporte rodoviário de cargas de caráter geral, com o intuito de promover inserções que levem em conta as especificidades do cooperativismo de transporte, garantindo, assim, uma atuação mais efetiva, organizada e coordenada das cooperativas do setor.

De acordo com a legislação vigente, o pagamento do frete ao Transportador Autônomo de Carga (TAC) e seus equiparados, nestes incluídas as Cooperativas de Transportes de Cargas (CTC), deverá ser efetuado pelos meios indicados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Ocorre que, além de ser obrigatória a opção por um dos meios de pagamento reconhecido pela ANTT, para realizar o pagamento do frete na relação entre tomador de serviço e transportador, a Resolução nº 3.658/2011, em seu art. 5º, estabelece que o contratante deverá cadastrar a Operação de Transporte em uma das administradoras habilitadas pela ANTT, recebendo um código numérico para identificação do serviço no sistema da agência, denominado de Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT).

Deste modo, a emissão do CIOT é obrigatória para o pagamento da operação de transporte realizada por uma CTC em função de contrato firmado com um tomador de serviço, de modo similar ao que ocorre com um TAC.

Contudo, destacamos que a Lei 5.764/71, no inciso I do art. 6º, prescreve a exigência legal de que as cooperativas singulares sejam constituídas por, no mínimo, 20 (vinte) pessoas físicas, admitindo-se, ainda, excepcionalmente, pessoas jurídicas que tenham por objeto as mesmas ou correlatas atividades econômicas das pessoas físicas ou, ainda, aquelas sem fins lucrativos.

Assim, não é permitido que uma cooperativa se constitua e exerça suas atividades com um quadro social composto por menos de 20 associados, prevendo inclusive a dissolução, de pleno direito, das sociedades cooperativas em que ocorra a redução do número mínimo de associados ou do capital social mínimo se, até a Assembleia Geral subsequente, realizada em prazo não inferior a 6 (seis) meses, eles não forem restabelecidos.

Portanto, fica claro tratar-se de equívoco a equiparação da Empresa Cooperativa de Transporte de Cargas (CTC) ao Transportador Autônomo de Carga (TAC) e às Empresas de Transporte de Cargas (ETC) com até 03 veículos.

O fundamento para inclusão de tal artigo na lei é justamente o de proteger o pequeno transportador nos casos de contratação e subcontratação nas operações de transporte com pagamentos através de carta frete pelo tomador, e aplicação de ágio sobre a mesma através de vinculações a consumo nos postos de combustíveis, bem como toda insegurança jurídica e sonegação fiscal decorrente desta prática de mercado.

Para tanto, o legislador entendeu que as empresas com mais de três (03) veículos já dispunham de melhores condições de negociação e portanto, de se auto preservar nas negociações com contratantes e subcontratantes. Assim, se um transportador com frota de quatro (04) ou mais veículos já dispõe desta condição, o que dizer de uma cooperativa constituída com no mínimo 20 associados e, em muitos casos, com frota superior a 500 veículos.

Conforme dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a média de veículos por cooperativa é de 42,4 – número 6 vezes superior que a média de Empresas Transportadoras de Cargas, que é de 7 veículos. Se comparado à média por Transportador Autônomo de Cargas (1,2), a discrepância é ainda maior.

Importa lembrar que a organização dos transportadores em cooperativas visa justamente melhorar suas condições de trabalho e acesso a recursos, ou seja, em plena consonância com os objetivos da regulação.

Por outra parte, quando a legislação equipara a CTC ao TAC, cria uma enorme desvantagem comercial e econômica destas cooperativas e sua frota, frente as ETCs com mais de três (03) veículos, dado que um embarcador por práxis contrata uma transportadora que assuma toda a responsabilidade e operacionalização da atividade, e esta empresa transportadora utiliza-se de subcontratação de TAC ou equiparados, cumprindo o disposto na legislação.

Assim criou-se uma desvantagem justamente para quem se pretendia proteger, porque o embarcador encontra restrição e ônus ao contratar a cooperativa, comparativamente as ETCs, optando usualmente pela segunda.

Há que ressaltar que quando a cooperativa por necessidade também subcontrata um TAC para completar volumes excedentes, também deve cumprir o disposto na regulação acerca do pagamento, gerando assim duas vezes o CIOT e incidindo duplamente no custo, porque seu embarcador o fez ao contratar a cooperativa e essa deve fazer ao subcontratar um TAC.

Destaca-se ainda, que para toda operação através da cooperativa diretamente com o tomador, existe a emissão do CT-e, portanto, legalmente amparada e devidamente informada a todos os intervenientes, diferente do que ocorre com o TAC que não emite o CT-e para suas operações. Portanto, no caso de TACs, o CIOT cumpre a função também de geração de informação das operações, diferentemente das CTCs.

Além da desvantagem comercial imposta pela equiparação aos TACs, as cooperativas têm enfrentado interpretação equivocada quanto à necessidade de emissão de CIOT nos repasses realizados entre cooperativa e cooperado. É de suma importância observar que o repasse pecuniário da cooperativa ao cooperado, que realiza transporte no RNTRC da CTC, não se confunde com o valor pago pelo tomador de serviço ao transportador.

Trata-se de uma operação societária interna, realizada entre sócio e sociedade, onde a sociedade faz o repasse ao sócio do valor recebido do tomador de serviços. Nessa hipótese, o valor apenas transita pela cooperativa, mas é o sócio da cooperativa que presta o serviço de frete. Pode-se dividir a operação em duas etapas, sendo: (1) o pagamento pelo tomador à cooperativa pelo frete prestado pelo cooperado/sócio – Operação de Transporte; (2) repasse da cooperativa ao cooperado do valor pago pelo tomador – Operação Societária.

Diante da fundamentação, conclui-se que, de acordo com a legislação vigente, as cooperativas estão obrigadas a emitir o CIOT sempre que forem receber a remuneração por uma operação de transporte contratada por um tomador de serviço, sendo dispensadas, no entanto, quando realizarem o repasse de pagamento a seus cooperados, devendo observar apenas a exigência de escolha de um dos meios de pagamento indicados pelo art. 4º da Resolução nº 3.658/2011.

Por fim, destacamos que a implantação das alterações sugeridas na Lei não trará nenhum impacto, econômico e ou financeiro a outros segmentos da atividade de transporte, pois tal situação já se encontra em vigor por força da resolução da ANTT. Nesse sentido a presente emenda tem por objetivo aplicar o adequado tratamento legal às cooperativas de transporte de cargas.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____

Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 6/16

EMENDA SUPRESSIVA Nº

Suprima-se o inciso VI do artigo art. 2º do projeto.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 11.442/2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, dispõe exclusivamente das categorias de transportadores que operam sob o regime de transporte rodoviário remunerado de cargas, ou seja, aquele realizado por pessoa física ou jurídica, com o objetivo de prestação do serviço de transporte a terceiros, mediante remuneração.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, por meio da Resolução nº 4.799/2015, traz na redação do Art. 4º que é obrigatória a inscrição e a manutenção do cadastro no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC do Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas - TRRC que atenda aos requisitos estabelecidos nesta Resolução para o exercício da atividade econômica, de natureza comercial por conta de terceiros e mediante remuneração em uma das seguintes categorias:

a) Transportador Autônomo de Cargas – TAC;

b) Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, e

c) Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC.

Sendo assim, entende-se que se trata de equívoco e burocratização desnecessária a criação de subcategorias de transportadores, trazendo prejuízos ao desenvolvimento dos setores e dificultando a regulação dos mesmos.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____

Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 7/16

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se na modificação do Código Penal proposta no art. 25 do projeto a seguinte alteração no § 1º do art. 180 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro 1940:

"Art. 180. ...……..……..

……..……..

§ 1º Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial ou produto fruto de roubo de carga rodoviária, coisa que deve saber ser produto de crime:

..... (NR)"

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem por objetivo incluir no enquadramento de receptação qualificada, com pena maior que a da simples receptação, os casos em que o produto seja furto de roubo de carga rodoviária. Essa distinção mostra-se necessária em função da vulnerabilidade do setor à ação de criminosos.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____

Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 8/16

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se ao art. 2º do projeto os seguintes incisos III e § 3º, renumerando-se os demais:

“Art. 2º .....

III – Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC: sociedade simples, com forma e natureza jurídica própria, de natureza civil, constituída para atuar na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, visando à defesa dos interesses comuns dos cooperados;

.....

§ 3º A CTC deverá:

a) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ – ativo;

b) estar constituída na forma da Lei, tendo a atividade de transporte rodoviário de cargas como atividade econômica;

c) ter responsáveis legais idôneos e com CPF ativo;

d) ter Responsável Técnico idôneo e com CPF ativo com, pelo menos, três anos na atividade, ou aprovação em curso específico;

e) ter registro na Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB – ou na entidade estadual, se houver, mediante apresentação dos estatutos sociais e suas alterações posteriores;

f) ser proprietária, coproprietária ou arrendatária de pelo menos um veículo automotor de carga categoria "aluguel", na forma regulamentada pelo CONTRAN;

g) Comprovar a propriedade ou a posse de veículos, nos termos da alínea “f”, em seu nome e em nome de cada um de seus cooperados; e

h) Comprovar a relação societária entre cooperado e cooperativa por meio da ficha matrícula prevista na legislação específica, ou mediante certidão de sócio.

.....

JUSTIFICAÇÃO

A criação de cooperativas de transporte de cargas encontra amparo na Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971, na qual o artigo 5° estabelece que “as sociedades cooperativas poderão adotar por objeto qualquer gênero de serviço, operação ou atividade, assegurando-se-lhes o direito exclusivo e exigindo-se-lhes a obrigação do uso da expressão "cooperativa" em sua denominação”. Esta é a base legal para que grupos de pequenos transportadores se organizem sob a forma cooperativa para atuar na atividade de transporte. Aplicam-se, ainda, a Lei nº 11.442/07, bem como as resoluções da ANTT, em se tratando do segmento de transporte de cargas.

Considerando a expressividade do cooperativismo de transporte, torna-se imperativo adequar a legislação que regulamenta o transporte rodoviário de cargas. A intenção, neste caso, é contemplar tais especificidades, garantindo, assim, a isonomia entre os atores do transporte de carga, contribuindo, ainda, com a estruturação do próprio setor no país.

Atualmente, a categoria CTC está prevista apenas em ato normativo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), sendo passível de alterações constantes pela própria Agência, sem o necessário processo legislativo e as discussões prévias que o permeiam, gerando insegurança e fragilidade no setor cooperativista.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____

Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 9/16

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao § 3º do art. 6º do projeto a seguinte redação:

“Art. 6º .....

.....

§ 3º Para os fins deste artigo, equipara-se ao TAC a ETPP que possuir, em sua frota, até três veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC.”

JUSTIFICAÇÃO

Em âmbito nacional, a frota das cooperativas de transporte soma em torno de 33.000 veículos, com predominância de carretas e caminhões tipo truck, seguido de carretas e caminhões do tipo Toco. Esta frota é responsável pela circulação de aproximadamente 430 milhões de toneladas de cargas dentro e fora do Brasil, com destaque para as regiões Sul e Sudeste. As cooperativas de cargas geram uma movimentação econômica de R$ 6 bilhões por ano e têm importante papel no escoamento da produção brasileira**.**

Diante de números tão expressivos, bem como das peculiaridades das cooperativas de transporte em relação às demais categorias de transportadores, tornou-se imperativo adequar a legislação que regulamenta o transporte rodoviário de cargas (Lei 11.442/2007), de caráter geral, com o intuito de promover inserções que levem em conta as especificidades do cooperativismo de transporte, garantindo, assim, uma atuação mais efetiva, organizada e coordenada das cooperativas do setor.

De acordo com a legislação vigente, o pagamento do frete ao Transportador Autônomo de Carga (TAC) e seus equiparados, nestes incluídas as Cooperativas de Transportes de Cargas (CTC), deverá ser efetuado pelos meios indicados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT):

- **Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007:**

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

§ 3º. Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas.

- **Resolução nº 3.658, de 10 de abril de 2011:**

Art. 3º Equiparam-se ao TAC, a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que possuir, em sua frota, até três veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores de Cargas – RNTRC, e as Cooperativas de Transportes de Cargas - CTC.

Ocorre que, além de ser obrigatória a opção por um dos meios de pagamento reconhecido pela ANTT, para realizar o pagamento do frete na relação entre tomador de serviço e transportador, a Resolução nº 3.658/2011, em seu art. 5º, estabelece que o

contratante deverá cadastrar a Operação de Transporte em uma das administradoras habilitadas pela ANTT, recebendo um código numérico para identificação do serviço no sistema da agência, denominado de Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT).

Deste modo, a emissão do CIOT é obrigatória para o pagamento da operação de transporte realizada por uma CTC em função de contrato firmado com um tomador de serviço, de modo similar ao que ocorre com um TAC.

Contudo, destacamos que a Lei 5.764/71, no inciso I do art. 6º, prescreve a exigência legal de que as cooperativas singulares sejam constituídas por, no mínimo, 20 (vinte) pessoas físicas, admitindo-se, ainda, excepcionalmente, pessoas jurídicas que tenham por objeto as mesmas ou correlatas atividades econômicas das pessoas físicas ou, ainda, aquelas sem fins lucrativos.

Assim, não é permitido que uma cooperativa se constitua e exerça suas atividades com um quadro social composto por menos de 20 associados, prevendo inclusive a dissolução, de pleno direito, das sociedades cooperativas em que ocorra a redução do número mínimo de associados ou do capital social mínimo se, até a Assembleia Geral subsequente, realizada em prazo não inferior a 6 (seis) meses, eles não forem restabelecidos.

Portanto, fica claro tratar-se de equívoco a equiparação da Empresa Cooperativa de Transporte de Cargas (CTC) ao Transportador Autônomo de Carga (TAC) e às Empresas de Transporte de Cargas (ETC) com até 03 veículos.

O fundamento para inclusão de tal artigo na lei é justamente o de proteger o pequeno transportador nos casos de contratação e subcontratação nas operações de transporte com pagamentos através de carta frete pelo tomador, e aplicação de ágio sobre a mesma através de vinculações a consumo nos postos de combustíveis, bem como toda insegurança jurídica e sonegação fiscal decorrente desta prática de mercado.

Para tanto, o legislador entendeu que as empresas com mais de três (03) veículos já dispunham de melhores condições de negociação e portanto, de se auto preservar nas negociações com contratantes e subcontratantes. Assim, se um transportador com frota de quatro (04) ou mais veículos já dispõe desta condição, o que dizer de uma cooperativa constituída com no mínimo 20 associados e, em muitos casos, com frota superior a 500 veículos.

Conforme dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a média de veículos por cooperativa é de 42,4 – número 6 vezes superior que a média de Empresas Transportadoras de Cargas, que é de 7 veículos. Se comparado à média por Transportador Autônomo de Cargas (1,2), a discrepância é ainda maior.

Importa lembrar que a organização dos transportadores em cooperativas visa justamente melhorar suas condições de trabalho e acesso a recursos, ou seja, em plena consonância com os objetivos da regulação.

Por outra parte, quando a legislação equipara a CTC ao TAC, cria uma enorme desvantagem comercial e econômica destas cooperativas e sua frota, frente as ETCs com mais de três (03) veículos, dado que um embarcador por práxis contrata uma transportadora que assuma toda a responsabilidade e operacionalização da atividade, e esta empresa

transportadora utiliza-se de subcontratação de TAC ou equiparados, cumprindo o disposto na legislação.

Assim criou-se uma desvantagem justamente para quem se pretendia proteger, porque o embarcador encontra restrição e ônus ao contratar a cooperativa, comparativamente as ETCs, optando usualmente pela segunda.

Há que ressaltar que quando a cooperativa por necessidade também subcontrata um TAC para completar volumes excedentes, também deve cumprir o disposto na regulação acerca do pagamento, gerando assim duas vezes o CIOT e incidindo duplamente no custo, porque seu embarcador o fez ao contratar a cooperativa e essa deve fazer ao subcontratar um TAC.

Destaca-se ainda, que para toda operação através da cooperativa diretamente com o tomador, existe a emissão do CT-e, portanto, legalmente amparada e devidamente informada a todos os intervenientes, diferente do que ocorre com o TAC que não emite o CT-e para suas operações. Portanto, no caso de TACs, o CIOT cumpre a função também de geração de informação das operações, diferentemente das CTCs.

Além da desvantagem comercial imposta pela equiparação aos TACs, as cooperativas têm enfrentado interpretação equivocada quanto à necessidade de emissão de CIOT nos repasses realizados entre cooperativa e cooperado. É de suma importância observar que o repasse pecuniário da cooperativa ao cooperado, que realiza transporte no RNTRC da CTC, não se confunde com o valor pago pelo tomador de serviço ao transportador.

Trata-se de uma operação societária interna, realizada entre sócio e sociedade, onde a sociedade faz o repasse ao sócio do valor recebido do tomador de serviços. Nessa hipótese, o valor apenas transita pela cooperativa, mas é o sócio da cooperativa que presta o serviço de frete. Pode-se dividir a operação em duas etapas, sendo: (1) o pagamento pelo tomador à cooperativa pelo frete prestado pelo cooperado/sócio – Operação de Transporte; (2) repasse da cooperativa ao cooperado do valor pago pelo tomador – Operação Societária.

Diante da fundamentação, conclui-se que, de acordo com a legislação vigente, as cooperativas estão obrigadas a emitir o CIOT sempre que forem receber a remuneração por uma operação de transporte contratada por um tomador de serviço, sendo dispensadas, no entanto, quando realizarem o repasse de pagamento a seus cooperados, devendo observar apenas a exigência de escolha de um dos meios de pagamento indicados pelo art. 4º da Resolução nº 3.658/2011.

Por fim, destacamos que a implantação das alterações sugeridas não trará nenhum impacto, econômico e ou financeiro a outros segmentos da atividade de transporte, pois tal situação já encontra-se em atividade através de força da resolução da ANTT. Nesse sentido a presente emenda tem por objetivo aplicar o adequado tratamento legal às cooperativas de transporte de cargas.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____

Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 10/16

EMENDA ADITIVA Nº

Inclua-se no projeto, onde couber, o seguinte:

" O art. 731 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 1º e 2º:

"Art. 731. .....

.....

§ 1° Fica permitido às cooperativas, que exercem a atividade de transporte de pessoas ou cargas a que se refere o *caput* deste artigo, a criação de fundo próprio a ser custeado pelos associados e destinado exclusivamente à prevenção e à reparação de eventos danosos ocasionados aos seus veículos no exercício da atividade de transporte regulamentado.

§ 2° Ficam cancelados os autos de infração aplicados pela Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) e anistiadas as multas deles decorrentes, aplicadas até a data de publicação desta Lei às cooperativas que exercem a atividade de transporte regulamentado.""

JUSTIFICAÇÃO

As sociedades cooperativas possuem permissão expressa em sua legislação para a criação de fundos facultativos, com destinação específica, por meio de suas Assembleias Gerais. Neste sentido, veja-se o § 1º do art. 28, a saber:

> *Art.28.....*
>
> *§ 1° Além dos previstos neste artigo, a Assembleia Geral poderá criar outros fundos, inclusive rotativos, com recursos destinados a fins específicos fixando o modo de formação, aplicação e liquidação*.

Assim, diante dessa previsão legal, as cooperativas de transporte passaram a constituir fundos para custeio de eventuais danos que os veículos que compõe a sua frota vierem a sofrer no exercício da atividade desenvolvida. A ideia é que os fundos sejam constituídos para cobertura exclusiva de danos dos veículos ligados à atividade de transporte regulamentado da cooperativa e nunca danos a terceiros.

Contudo, mesmo com todo esse arcabouço normativo, algumas cooperativas estão sofrendo autuações pela SUSEP, pois esta considera que a criação dos fundos seria uma a atividade típica de seguro privado, a qual deve ser regulada pelo Decreto Lei nº 73/1966. Entendendo, portanto, que a criação dos fundos é uma forma de burlar a Lei, a SUSEP vem aplicando multas milionárias às cooperativas.

No entanto, a criação do fundo previsto expressamente na Lei nº 5.764/71, em nada tem a ver com a atividade regulada pela SUSEP, pois nada mais é do que uma forma da cooperativa se resguardar para que eventos ligados ao exercício de sua atividade principal não inviabilizem a prestação de serviços de seus cooperados e da própria cooperativa.

Logo, ainda que se afigure, à primeira vista, como uma forma de proteção patrimonial dos veículos do associado, a razão de ser da constituição do fundo atinge o próprio exercício da atividade de proveito comum, viabilizando os reparos apenas na frota e veículos dos associados e garantindo a prestação ininterrupta dos serviços.

Não se pode desconsiderar, ainda, a dificuldade dos transportadores de contratarem o seguro para seus veículos, considerando que as próprias Seguradoras não possuem interesse nesse segmento. É preciso, nestes casos, encontrar alternativas legalmente possíveis, diante desta realidade.

Assim, é de extrema importância que seja reforçada expressamente se a possibilidade que das cooperativas de transportadores de pessoas ou cargas regulamentados constituírem fundos específicos destinados à prevenção e reparação de danos nos veículos de seus associados; bem como a inclusão de artigo que determine o cancelamento dos autos de infração atualmente lavrados pela SUSEP e a anistia das multas deles decorrentes, já que a atividade não pode ser considerada como seguro.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____
Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 11/16

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao § 4º do art. 2º do projeto a seguinte redação:

"Art. 2º .....

.....

§ 4º A CTC poderá comprovar a propriedade ou a posse de veículo automotor de carga e de implementos rodoviários em seu nome ou em nome de seus

cooperados.”

JUSTIFICAÇÃO

Os recentes normativos do setor de transporte de cargas, inegavelmente, representaram um importante avanço para todo o segmento, em especial para as Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC).

No entanto, no modelo cooperativista, possuímos cooperativas mistas, que possuem como uma de suas atividades o transporte remunerado de cargas.

As cooperativas mistas, para atender a atividade principal do cooperado, possuem em seus atos constitutivos a prestação de serviço remunerado de transporte de cargas, visto que precisam movimentar produtos industrializados, matéria prima entre indústrias e também movimentação de produtos para exportação.

Deve-se também ressaltar que é muito comum cooperativas prestando serviço de transporte remunerado a outras do mesmo segmento, a fim de maximizar o uso da frota e reduzir custos com o transporte, como também acontece com as grandes cerealistas e agroindústrias mercantis do País.

Assim, diante desse contexto é que a presente emenda permite que a propriedade ou posse sejam comprovados também em nome da própria cooperativa.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____
Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 12/16

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao inciso IV do *caput* do artigo art. 2º do projeto a seguinte redação:

“Art. 2º .....

.....

IV – Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC: sociedade simples, com forma e natureza jurídica própria, de natureza civil, constituída para atuar na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, visando à defesa dos interesses comuns dos cooperados.”

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 11.442/2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, dispõe exclusivamente das categorias de transportadores que operam sob o regime de transporte rodoviário remunerado de cargas, ou seja, aquele realizado por pessoa física ou jurídica, com o objetivo de prestação do serviço de transporte a terceiros, mediante remuneração.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, por meio da Resolução nº 4.799/2015, traz na redação do art. 4º que é obrigatória a inscrição e a manutenção do cadastro no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC do Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas – TRRC – que atenda aos requisitos estabelecidos nesta Resolução para o exercício da atividade econômica, de natureza comercial por conta de terceiros e mediante remuneração em uma das seguintes categorias:

a) Transportador Autônomo de Cargas – TAC;

b) Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, e

c) Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC.

Sendo assim, entende-se que se trata de equívoco e burocratização desnecessária a criação de subcategorias de transportadores, trazendo prejuízos ao desenvolvimento dos setores e dificultando a regulação dos mesmos.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____

Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 13/16

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se às Disposições Finais do Projeto o seguinte artigo:

Art.. Para os fins do disposto no art. 429 da Consolidação das Leis

do Trabalho — CLT, aprovada pelo decreto 5.452, de 1º de maio de 1943, excetuam-se da base de cálculo para apuração dos cargos legalmente reservados e do número de aprendizes a serem contratos o MTRC empregado da ETC, ETPP, CTC e TCP.

JUSTIFICAÇÃO

O dispositivo celetista obriga os estabelecimentos de qualquer natureza a empregar um número de aprendizes equivalente a, no mínimo, 5% do seu quadro de pessoal. Entendemos a importância do contrato de aprendizagem para a formação e a qualificação profissional do trabalhador brasileiro. Ocorre que as empresas transportadoras possuem, por sua própria natureza, um grande volume de empregados na condição de motoristas. Essa situação, além de injustamente onerosa, torna difícil o cumprimento da cota mínima de aprendizes exigida, já que é uma atividade muita especifica, que demanda inclusive habilitação prévia do candidato.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____
Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 14/16

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se às Disposições Finais do Projeto o seguinte artigo:

Art. O §5º do art. 235D da Consolidação das Leis do Trabalho — CLT, aprovada pelo Decreto-lei 5452, de 1º de maio de 1943, passa a viger com a seguinte redação:

Art. 235D.....

.....

§5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, se o veículo dispuser de cabine leito.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 alterou o art. 235D da CLT para permitir que, nas de viagens com dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso pode ser feito com o veículo em movimento. Porém, estabeleceu a necessidade de estacionar o veículo ou transferir o empregado para um alojamento por seis horas dentro de cada 72 (setenta e duas) horas. Malgrado as boas intenções da Lei, a logística necessária para o cumprimento da regra é extremamente complicada para o setor de transporte, implicando ônus e atrasos que comprometem a rentabilidade da operação. A contratação de dois motoristas por veículo decorre da necessidade inadiável de fazer o caminhão rodar continuamente para cumprir prazos. Essas paradas e a transferência de empregados para alojamentos, inviabilizam muitas vezes o negócio. Além do mais, a tecnologia e conforto das modernas cabines dos veículos, em contraste com a precária infraestrutura de hotelaria a beira de estrada tornam dispensável tal exigência.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____
Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 15/16

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se às Disposições Finais do Projeto o seguinte artigo:

Art.. O art. 3º da Lei nº Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 passa a viger acrescido do seguinte inciso V:

Art. 3º Aos motoristas profissionais é assegurado o direito de realizar gratuitamente o exame toxicológico obrigatório de que trata essa Lei no âmbito do Sistema Único de Saúde — SUS, bem como, em caso de dependência de substancias psicoativas, receber pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 alterou o Código Nacional de Trânsito e a Consolidação das Leis do Trabalho, estabelecendo como requisito para o exercício da atividade de motorista o exame obrigatório toxicológico com janela de detecção mínima de noventa dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção. Trata-se de alteração muito bem-vinda, pois reduz-se de maneira eficaz os riscos de acidentes causados por motoristas em estado de embriaguez toxicológica. No entanto, trata-se de um exame caro e que, nos termos da legislação em vigor, é suportado pelos motoristas autônomos e pelo empregador. No caso do autônomo, com o preço do frete em declínio e as despesas do caminhão sempre aumentando, esse custo adicional diminui ainda mais a renda do trabalho. No caso do empregador, a rotatividade natural da mão de obra impõe um custo enorme à contratação de empregados, onerando a estrutura de custos da empresa e diminuindo a empregabilidade no setor. Por outro lado, o valor que o SUS deixará de gastar com o atendimento de casos relacionados a acidentes nas rodovias supera certamente em muito os casos com a realização gratuita do exame toxicológico.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____

Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 16/16

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se às Disposições Finais do Projeto o seguinte artigo:

Art.. Os rastreadores via satélite ou via telefonia móvel e os registradores instantâneos inalteráveis de velocidade e tempo utilizados para controle de jornada de trabalho do motorista empregado atendem as exigências de fidedignidade dos controles de horário referido na Lei nº 13.103, de 2015, são considerados meios legítimos para esse fim e têm sua validade jurídica assegurada, inclusive como meio de prova da jornada de trabalho desenvolvida pelo motorista empregado.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 assegurou ao motorista empregado a jornada diária de trabalho de oito horas, prorrogáveis por mais duas extraordinárias. Estabeleceu também que a jornada de trabalho pode ser controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Os avanços promovidos por essa Lei, no entanto ainda sofrem embaraços por parte dos órgãos de fiscalização do trabalho, que não conferem aos modernos meios eletrônicos a fidedignidade e a credibilidade para registro e controle da jornada. Essa resistência causa transtornos e traz grave insegurança jurídica ao setor. Desse modo, pensamos ser necessário reiterar e explicitar o alcance dos mecanismos de controle instituídos pela Lei nº 13103, de 2015, afastando quaisquer dúvidas.

Sala da Comissão, em de de 2016.

_____
Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)

EMENDA Nº 17/16

EMENDA ADITIVA
(Sr. Hugo Leal)

Inclua-se, onde couber, os seguintes dispositivos:

Art. XXXº O art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 168 .....
.....

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

.....

§ 8º A critério do empregador, o exame toxicológico de que trata o § 6º também poderá ser realizado periodicamente e no desligamento do motorista profissional.

§ 9º Os exames toxicológicos admissionais e periódicos serão custeados pelo empregador, exceto os exames que derem resultado positivo, nas seguintes situações, quando o custeio será do motorista:

a) exame admissional;

b) segundo exame decorrente do disposto no § 10.

§ 10. O motorista profissional que, durante o exercício da profissão, apresentar resultado positivo no exame toxicológico de que trata o § 6º terá assegurado o emprego durante os próximos três meses para tratamento e realização de novo exame." (NR)

Art. XXXº O Inciso VII do art. 235-B da CLT passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 235-B. .....
.....

VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, que definirá a periodicidade, com sua ampla ciência, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.
..... ." (NR)

Art. XXXº O art. 482 da CLT passa a vigorar acrescido do § 2º com a seguinte redação, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º:

"Art. 482. .....:

§ 1º .....

§ 2º Inclui-se entre os motivos de justa causa de que trata este artigo o resultado positivo em exame toxicológico de larga janela, em se tratando de motorista profissional, respeitado o disposto no § 10 do art. 168." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A recente Lei nº 13.103/2015 trouxe importantes avanços no que se refere à segurança no trânsito ao inserir tanto na CLT quanto no CTB a exigência do exame toxicológico de larga janela para os motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Não se trata de uma profissão qualquer, pois um erro na execução do serviço pode causar graves consequências. Os acidentes envolvendo veículos de carga e veículos de transporte coletivo de passageiros normalmente ocasionam grande vitimização, merecendo atenção redobrada do Poder Público.

Não obstante esse avanço, temos verificado alguma dificuldade na sua implementação em razão de algumas dúvidas tanto dos transportadores quando dos motoristas. Na presente emenda procuramos resolver as dificuldades encontradas.

Em especial destacamos:

1) A desnecessidade de se exigir o exame toxicológico na demissão. Essa possibilidade tem que ser facultado ao empregador. Até porque não se vislumbra uma efetividade no exame nesse momento. O motorista, ao buscar outra empresa certamente terá que fazer o exame novamente.

2) A clara previsão de que a responsabilidade por esse exame é do empregador, eis que está dentro do art. 168 da CLT, para evitar alguma dúvida. No entanto, não se pode exigir do empregador o custeio desse exame quando o resultado é positivo no caso de exame admissional ou quando o condutor já empregado que se dispõe à realização de segundo exame, haja vista que é responsabilidade do motorista profissional manter-se afastado do consumo de substâncias psicoativas.

3) O uso de drogas não está entre os motivos de justa causa que constam no art. 482 da CLT e isso está causando muitas dúvidas para os empregadores quando um motorista apresenta resultado positivo no exame. No entanto, é importante que estabeleça uma proteção temporária ao motorista profissional, fazendo constar no art. 482 a possibilidade de justa causa. Tal previsão é fundamental, tendo em vista que o exercício da profissão é impedido enquanto o resultado do exame for positivo. Com a proposta inserida tanto no art. 168 quanto no art. 482 buscamos preservar a possibilidade do motorista se tratar e realizar novo exame dentro do prazo de 90 dias sem perder o emprego e deixando claro que o empregador pode adotar a justa causa somente depois desse período.

4) A periodicidade da realização do exame toxicológico deveria ser estabelecida pelo empregador, que detém a coordenação de seus empregados, conhecendo a realidade e necessidades de sua empresa. Até porque a renovação periódica da CNH também poderá ser utilizada para essa finalidade.

Acreditamos que com as mudanças propostas, o processo de realização do exame toxicológico de larga janela será mais justo e razoável,

possibilitando a sua adequada implementação no transporte de cargas e de passageiros. Por estas razões, fica justificada a presente Emenda.

Sala da Comissão, 27 de junho de 2016.

Deputado **Hugo Leal**
PSB/RJ

EMENDA Nº 18/16

EMENDA ADITIVA
(Sr. Hugo Leal)

Inclua-se, onde couber, os seguintes dispositivos:

Art. XXXº O art. 13 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passa a vigorar acrescido dos §§ 2º e 3º, renumerando-se o parágrafo único para § 1º:

"Art. 13. .....:

.....

§ 1º .....

§ 2º O exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias somente poderá ser exigido, independente da sua finalidade, quando houver laboratório ou posto de coleta credenciado no município ou microrregião, região metropolitana ou aglomeração urbana de domicílio do motorista profissional ou do empregador.

§ 3º O atraso na entrega do resultado do exame não importará em prejuízo ao exercício da atividade pelo motorista profissional, no caso de renovação da CNH ou admissão no trabalho, reservado o direito de revisão do processo em caso de resultado positivo." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A recente Lei nº 13.103/2015 trouxe importantes avanços no que se refere à segurança no trânsito ao inserir tanto na CLT quanto no CTB a exigência do exame toxicológico de larga janela para os motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Não se trata de uma profissão qualquer, pois um erro na execução do serviço pode causar graves consequências. Os acidentes envolvendo veículos de carga e veículos de transporte coletivo de passageiros

normalmente ocasionam grande vitimização, merecendo atenção redobrada do Poder Público.

Não obstante esse avanço, temos verificado alguma dificuldade na sua implementação em razão de algumas dúvidas tanto dos transportadores quando dos motoristas. Na presente emenda procuramos resolver as dificuldades encontradas.

Ao impor a exigência do exame toxicológico, é fundamental que se tenha a estrutura necessária para que o motorista profissional possa realizá-lo sem maiores custos do que o alto custo do próprio exame, porque a atual situação pode impor ao motorista que faça deslocamentos a grandes distâncias para realizar o exame. Acreditamos que a previsão de que haja laboratório ou posto de coleta no município, microrregião ou região metropolitana de domicílio do motorista profissional ou do empregados dará maior segurança tanto para laboratórios quanto para os motoristas e empregadores. Essas microrregiões, regiões metropolitanas e aglomerações urbanas são definidas com base no disposto na Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

Outra questão importante é o atraso na entrega do resultado, que não pode implicar em prejuízo ao motorista profissional. O Estado e a própria iniciativa privada devem adotar as providências cabíveis para atender a todos os motoristas.

Acreditamos que com as mudanças propostas, o processo de realização do exame toxicológico de larga janela será mais justo e razoável, possibilitando a sua adequada implementação no transporte de cargas e de passageiros. Por estas razões, fica justificada a presente Emenda.

Sala da Comissão, 27 de junho de 2016.

Deputado Hugo Leal
PSB/RJ

EMENDA Nº 19/16

EMENDA ADITIVA
(Sr. Hugo Leal)

Inclua-se, onde couber, os seguintes dispositivos:

Art. XXXº O art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 148-A. Os condutores das categorias C, D e E que exercem atividade remunerada em veículo deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

.....

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência o impedimento para dirigir veículo automotor pelo período de 30 (trinta) dias, condicionado o levantamento do impedimento ao resultado negativo em novo exame; caso o novo exame tenha resultado positivo, aplicar-se-á a penalidade de suspensão do direito de dirigir pelo prazo de 90 (noventa) dias, vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias, decorrentes dessa situação.

.....

§ 8º O impedimento de que trata o § 5º será incluído no RENACH." (NR)

Art. XXXº O art. 162 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar acrescido do parágrafo único, com a seguinte redação:

"Art. 162. .....

.....

Parágrafo único. Aplicam-se as penalidades e medidas administrativas previstas no inciso III deste artigo ao motorista profissional impedido de dirigir com base no disposto no § 5º do art. 148-A que conduzir veículo automotor." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A recente Lei nº 13.103/2015 trouxe importantes avanços no que se refere à segurança no trânsito ao inserir tanto na CLT quanto no CTB a exigência do exame toxicológico de larga janela para os motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Não se trata de uma profissão qualquer, pois um erro na execução do serviço pode causar graves consequências. Os acidentes envolvendo veículos de carga e veículos de transporte coletivo de passageiros normalmente ocasionam grande vitimização, merecendo atenção redobrada do Poder Público.

Não obstante esse avanço, temos verificado alguma dificuldade na sua implementação em razão de algumas dúvidas tanto dos transportadores quando dos motoristas. Na presente emenda procuramos resolver as dificuldades encontradas.

Existem condutores que, embora possuam CNH nas categorias C, D e E, não exercem atividade remunerada, sendo que a Lei do Motorista Profissional buscou abranger apenas essa categoria, que envolve aquele que exerce atividade remunerada ao veículo, conforme definição da Lei nº 10.350, de 21 de dezembro de 2001. A inclusão do exame toxicológico de larga janela de detecção deve ser um

processo progressivo e cuidadoso, em que se busque maior efetividade na sua utilização para prevenção de acidentes e de suas consequências em nossas vias públicas. Destaque-se que essa atividade remunerada deve constar na CNH conforme dispõe o § 5º do art. 147 do CTB.

Acreditamos que esses ajustes vão facilitar a implementação do exame, até para que possamos fazer uma avaliação posterior da eficácia da Lei na redução de acidentes e adoção de outras práticas que possam ser necessárias.

Por outro lado, como a exigência do exame é somente para quem exerce atividade remunerada em veículos das categorias C, D e E, nos parece desmesurada a punição imediata de 90 (noventa dias). Dentro dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, estamos propondo que no caso de resultado positivo, o motorista profissional fique impedido de dirigir por 30 (trinta) dias, vinculando a retirada desse impedimento à realização de novo exame. Caso esse novo exame dê novo resultado positivo, daí haverá a aplicação da penalidade de suspensão do direito de dirigir por 90 (noventa) dias, que valeria para qualquer veículo.

Para adequar a nova proposta aos procedimentos de trânsito é essencial que se faça alteração também no art. 162, inciso III, CTB, tendo em vista que, quando o condutor estiver impedido de dirigir veículo automotor, ele poderá ser encontrado dirigindo, sendo necessário que se aplique uma sanção em decorrência do descumprimento desse impedimento. No texto atual não existe essa previsão.

Acreditamos que com as mudanças propostas, o processo de realização do exame toxicológico de larga janela será mais justo e razoável, possibilitando a sua adequada implementação no transporte de cargas e de passageiros. Por estas razões, fica justificada a presente Emenda.

Sala da Comissão, 27 de junho de 2016.

Deputado **Hugo Leal**
PSB/RJ

EMENDA Nº 20/16

EMENDA SUBSTITUTIVA No ___ AO PROJETO DE LEI No 4860/2016

Dê-se ao art. 7° do Projeto de Lei no 4860, de 2016, a seguinte redação:

Art. __. Na realização do transporte rodoviário de cargas é obrigatória a emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e, como documento que caracteriza a operação de transporte, as obrigações e as responsabilidades das partes e a natureza fiscal da operação, respeitado o art. 744 do Código Civil.

§1º. A ANTT terá acesso ao conteúdo digital de todos os MDF-e, devendo constar o seu CNPJ/MF em campo específico obrigatório.

§2º. A ANTT se utilizará das informações constantes do MDF-e no exercício de suas funções técnicas, administrativas e fiscalizatórias, bem como para o desenvolvimento de estatísticas utilizadas em pesquisas e estudos relativos ao transporte rodoviário de cargas, sendo vedada a difusão das informações ou dados do MDF-e pela ANTT a outras pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, sem que haja autorização prévia e expressa do emitente.

§3º. Toda operação do transporte rodoviário de cargas contará com o Código de Identificação da Operação de Transporte (CIOT) fornecido pela ANTT que constará, obrigatoriamente, do MDF-e.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo acima apresentado, e seus parágrafos, são necessários para efetivo exercício, por parte da ANTT, dos seus deveres e obrigações legais quanto a estudos, fiscalização e controle do transporte rodoviário de cargas, conforme previsto no artigo 24, e seus incisos, da Lei nº 10.233/2001.

Dará também eficácia às ações da ANTT, lembrando que tais disposições já se encontram no arcabouço normativo da Agência através das Resoluções por ela emitidas, as quais foram objetos, inclusive, de audiência pública.

Atualmente o setor de transporte rodoviário de cargas carece de estudos logísticos que permitam a construção de uma política mais adequada e, assim, as informações coletadas são essenciais na criação de estatísticas que permitirão o desenvolvimento de trabalhos e estudos para o desenvolvimento da atividade do TRC.

Todavia, é importante ressaltar que as informações são de caráter sigiloso, na medida em que trazem em seu bojo dados comerciais das empresas de transporte e de embarcadores, razão pela qual merece ser ressaltado tal sigilo, onde a ANTT não poderá divulgar tais dados específicos das empresas, os quais não possuem cunho estatístico sem a expressa autorização do emissor do MDF-e.

Pretende-se, também, praticar a isonomia quanto as obrigações relativas às operações de transporte de cargas, quando as mesmas são realizadas pela frota própria da Empresa de Transporte de Carga (ETC) ou Transportador Rodoviário de Carga Própria (TCP), pelo TAC e CTC.

A criação do CIOT também para a ETC e o TCP além de promover a pleiteada isonomia, permitirá à ANTT melhor controle das operações transporte rodoviário de cargas no País

Sala das Comissões, em 27 de junho de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA Nº 21/16

EMENDA ADITIVA No ___ AO PROJETO DE LEI No 4860/2016

Acrescente-se onde couber:

Art. __. O descumprimento do disposto no artigo 6° sujeitará o infrator a aplicação de multa administrativa consoante a regulamentação da ANTT.

Art. __. Sem prejuízo do que estabelece o artigo 6°, na hipótese de não pagamento do frete por intermédio de crédito em conta mantida pelo Transportador Autônomo de Cargas – TAC, ou equiparado, em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, o Contratante será obrigado a indenizar o Contratado em quantia equivalente a 02 (duas) vezes o valor do frete contratado para a viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

Art. __. As Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete são as responsáveis pelo registro e validação da operação de pagamento do frete, objetivando a proteção do Transportador Autônomo de Cargas – TAC, parte hipossuficiente da relação de contratação do transporte.

Art. __. As Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete são obrigadas a fornecer ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, concomitantemente, a opção dos seguintes meios de pagamentos:

I - Depósito em conta corrente de titularidade do próprio Transportador Autônomo de Cargas – TAC ou equiparado;

II - Pagamento eletrônico regulamentado e habilitado pela ANTT.

Art. __. Todas as operações de pagamento de frete deverão ser realizadas por intermédio de uma Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete habilitada pela ANTT, que fornecerá o número do CIOT daquela operação de transporte

Art. __. As empresas contratantes de frete que possuírem registros junto ao Ministério da Fazenda como Empresa de Pequeno Porte – EPP poderão pleitear junto a ANTT o benefício do CIOT gratuito, cabendo à Agência a regulamentação do presente artigo.

Art. __. Caberá à ANTT a regulamentação da habilitação e homologação das instituições de pagamento eletrônico de frete, observado o disposto nesta lei.

Parágrafo único. A ANTT estabelecerá em sua regulamentação, a entidade sem fins lucrativos responsável pela certificação técnica das instituições de pagamento eletrônico de frete.

Art. __. Constituem obrigações da Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete:

a) - não atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico de fato ou de direito, o qual se apresente como contratante de TAC e seus equiparados;

b) - não possuir qualquer vinculação societária, direta e/ou indireta, com as partes do CTRC ou documento substituto, objeto do contrato de transporte em que esteja atuando como administradora; e

c) - não possuir qualquer vinculação societária, direta e/ou indireta, com distribuidora de combustíveis para efeito de transação com os meios de pagamento de frete, especialmente as relacionadas à comercialização de combustíveis e outros insumos.

Art. __. Para fins do disposto nesta lei, as instituições de pagamento eletrônico de frete deverão comprovar, perante a ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 07 (sete) dias por semana, bem como postos de atendimento presencial aos Transportadores Autônomos de Cargas - TAC em, no mínimo, 04 (quatro) regiões geográficas do país, cabendo à ANTT a fiscalização e regulamentação.

Art. __. As instituições de pagamento eletrônico de frete deverão possuir capital social mínimo totalmente subscrito e integralizado equivalente a 2.538 (dois mil, quinhentos e trinta e oito) salários mínimos nacionais na data de sua habilitação pela ANTT.
§1º. As instituições de pagamento eletrônico de frete já habilitadas deverão, a partir de 1º de janeiro de 2017, apresentar à ANTT os comprovantes de integralização total do seu capital social, de acordo com o “caput” deste artigo.
§2º. Todas as instituições de pagamento eletrônico de frete deverão, anualmente, até o dia 30 de janeiro, apresentar à ANTT os comprovantes de integralização total do capital social, de acordo com os limites mínimos aqui fixados.

Art.__. A instituição de pagamento eletrônico de frete que no prazo máximo e improrrogável, de 180 dias, a contar da publicação de sua habilitação, não entrar em efetiva operação, com a emissão de CIOT, terá automaticamente cancelada a sua habilitação.
Paragrafo único. A instituição de pagamento eletrônico de frete, que deixar de operar por 90 dias consecutivos ou alternados durante o mesmo ano civil, terá também sua habilitação cancelada.

JUSTIFICAÇÃO

A aplicação de multa já é prevista legalmente para os infratores de normas emanadas da ANTT, consoante Lei nº 10.233/2001, regulamentada pela Resolução ANTT n 3075/2009, ambas em vigor.

A indenização pelo não cumprimento do artigo 6º é no sentido de coibir a prática da carta-frete. Com esta medida, pretende-se que o Contratante seja compelido ao cumprimento da norma legal vigente, considerando que a infração da mesma representará custo maior que o próprio frete pago irregularmente, em benefício do próprio TAC ou seu equiparado, tal como ocorre com o não pagamento do Vale Pedágio.

Justifica-se também a inserção na Lei da figura das instituições de pagamento eletrônico de frete, dando caráter legal às suas obrigações de registro e validação da operação de pagamento de frete, de forma que possam ser delas exigidas, como dever, o adequado exercício de suas atividades.

O serviço prestado pela instituição de pagamento de frete deve atender totalmente as disposições da lei e permitir, tanto ao Contratante como ao Contratado, a utilização de quaisquer mecanismos de liquidação, não dando margem a serviços não conformes que descumprem o disposto na legislação.

Considerando que as instituições de pagamento eletrônico de frete possuem previsão legal e são habilitadas pela ANTT de acordo com normas de controle pré-estabelecidas, tais entidades devem ser as únicas a deter a possibilidade de registro e validação da operação de pagamento de frete, respondendo, inclusive, civil e criminalmente, por eventuais irregularidades no exercício de sua função.

Procura-se também garantir para as empresas de pequeno porte (EPP), de forma justificada, o benefício do CIOT gratuito, considerando que este tipo de pessoas jurídicas não possui margem em seus negócios para assunção de novos custos operacionais. Além do que, estaremos cumprindo preceito constitucional previsto no artigo 170, IX, da Constituição Federal.

Procura-se, também, ratificar em lei norma regulamentadora da ANTT já aprovada em audiência pública, sendo amplamente praticada e observada por todos que realizam o pagamento do frete, visando a melhoria do controle da certificação técnica das empresas.

A emenda ao estabelecer limites de vínculos societários, procura trazer às instituições de pagamento eletrônico de frete total imparcialidade na relação entre Contratante e Contratado. Esta previsão já existe na regulamentação da ANTT, tendo sido objeto da audiência pública.

Ao estabelecer condições de serviços que a instituição de Pagamento deve oferecer pretende-se garantir a indispensável assistência ao TAC para o pleno e efetivo exercício da atividade.

Tendo em vista que o Banco Central do Brasil (BACEN), na regulamentação das instituições de arranjo de pagamento, exigiu o capital mínimo para as empresas que viessem a operar no setor, entendeu-se por bem já fixar o capital mínimo de acordo com as regras do BACEN, tudo com o objetivo de dar melhores garantias e tranquilidade aos Contratantes e Contratados no pagamento do frete.

Sala das Comissões, em 27 de junho de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA Nº 22/16

EMENDA ADITIVA No ___ AO PROJETO DE LEI No 4860/2016

Acrescente-se onde couber:

Art. __. É de responsabilidade exclusiva da Empresa de Transporte de Cargas - ETC a contratação do seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas - RCTR-C em apólice única por RNTR-C da empresa, vedada a estipulação pelo contratante dos serviços e/ou terceiros.

Art. __. As Empresas de Transporte de Cargas – ETC deverão, obrigatoriamente, indicar no MDF-e, de forma eletrônica, o nome da Seguradora, os números da apólice e da averbação do seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas – RCTR-C, de cada embarque.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de esclarecer que cabe apenas ao transportador rodoviário de carga a contratação do seguro de RCTR-C. A ANTT já se pronunciou quanto ao tema "obrigação da contratação do seguro", através do comunicado SUROC nº 01/14, sanando, à época, práticas totalmente ilegais nesse seguro, sendo que a própria SUSEP, em consulta realizada pelo mercado, ratificou o entendimento da Agência.

Como se sabe, a atividade em questão implica a assunção pelo Transportador de riscos consideráveis, seja no tocante à incolumidade da carga, seja no que diz respeito a eventuais prejuízos a terceiros ou ao meio ambiente. Por isso mesmo, o Seguro é "insumo básico" do Transporte, sendo que um deles é legalmente obrigatório há quase 50 anos (por força do Decreto-Lei nº 73, de 21/11/66, o mesmo que estruturou o mercador segurador em nosso país): o "Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Cargas", ou simplesmente RCTR-C, cujas Condições Gerais são atualmente disciplinadas pela Resolução CNSP nº 219, de 2010.

No caso específico do seguro da carga é impossível que a fiscalização eletrônica da ANTT cumpra eficazmente os seus objetivos, se existirem inúmeras apólices de RCTR-C para cada Transportador; várias delas acobertando uma mesma viagem.

Assim sendo, e pelas características de ser um seguro obrigatório e de responsabilidade da ETC, deve existir uma única apólice por RNTRC, não dando margem a eventuais fraudes na contratação do mesmo.

A ANTT em convênio com a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) realiza a fiscalização da contratação do seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas - RCTR-C, consoante Decreto Lei 73/66 e Decreto 61.867/67.

O controle quanto a efetivação do seguro para cada embarque somente é possível pela constatação da emissão da competente averbação do seguro daquele embarque específico.

Com o objetivo de agilizar a fiscalização e permitir os levantamentos necessários quanto a emissão da averbação é a inserção no MDF-e dos dados essenciais relativos ao seguro, ou seja, o nome do Segurador, o número da apólice e da respectiva averbação, de forma que a ANTT possa prestar todos os esclarecimentos necessários à SUSEP.

Sala das Comissões, em 27 de junho de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA Nº 23/16

EMENDA ADITIVA No ___ AO PROJETO DE LEI No 4860/2016

Acrescente-se onde couber:

Art. __. A Empresa de Transporte de Cargas – ETC que realiza o transporte de cargas classificadas como perigosas e/ou de produtos poluentes, deverá contratar apólice de responsabilidade civil ambiental, com limite compatível para reparação do meio ambiente, contemplando obrigatoriamente as coberturas de limpeza do local afetado, bem como destinação e destruição dos resíduos.

§ 1º. Para o devido registro junto a ANTT a Empresa de Transporte de Cargas – ETC que realiza o transporte de produtos classificados como perigosos e/ou poluentes deverá comprovar anualmente a contratação do seguro de responsabilidade civil ambiental.

§ 2º. Quando o transporte for realizado por transportador autônomo de carga, os deveres e obrigações previstos no caput deste artigo constituem responsabilidade do embarcador.

JUSTIFICAÇÃO

A sociedade civil tem trazido à tona importantes discussões sobre questões ambientais, sendo certo que as instituições públicas vêm acompanhando e se manifestando quanto à maior necessidade de controle das atividades que, de forma direta ou indireta, podem provocar a poluição e a degeneração do meio-ambiente.

Em diversos países uma das formas de proteção é o financiamento de atendimentos emergenciais que são realizados através de apólices de seguros voltadas para aquelas atividades que concentram maior probabilidade de poluir o meio-ambiente.

Com certeza o transporte de produtos perigosos e/ou poluentes se enquadra entre as atividades que possuem o maior nível de risco de deterioração do meio-ambiente em casos de sinistros.

No Brasil, nossa característica rodoviarista nos leva a ter uma incidência expressiva de acidentes com produtos perigosos e poluentes, e seus consequentes danos ao meio-ambiente, razão pela qual o financiamento, via apólice de seguro, dos custos de limpeza do local e a destinação e destruição dos resíduos resultantes do evento são essenciais.

O Poder Público, incluindo-se os Órgãos do meio ambiente, encontram sérias dificuldades quanto aos recursos e meios necessários, a fim de mitigar as graves consequências de um acidente ambiental.

Desta forma, a obrigatoriedade da contratação de um seguro ambiental com as coberturas mínimas indicadas são medidas urgentes e necessárias para toda a sociedade, sendo que a ANTT será a responsável pelo controle e fiscalização da contratação desse seguro.

Esta previsão acompanha toda a legislação ambiental existente, onde o transportador rodoviário é também responsável pelo acidente ambiental.

O parágrafo previsto visa única e exclusivamente deixar claro que o TAC subcontratado não poderá ser responsabilizado pela contratação do seguro, mas sim a ETC que o subcontrata, que representa a parte que detém maior poder econômico.

Sala das Comissões, em 27 de junho de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA Nº 24/16

EMENDA ADITIVA No ___ AO PROJETO DE LEI No 4860/2016

Acrescente-se onde couber:

Art. __. A Empresa de Transporte de Cargas – ETC que realiza o transporte de cargas classificadas como perigosas e/ou de produtos poluentes, deverá contratar apólice de responsabilidade civil ambiental, com limite compatível para reparação do meio ambiente, contemplando obrigatoriamente as coberturas de limpeza do local afetado, bem como destinação e destruição dos resíduos.
§ 1º. Para o devido registro junto a ANTT a Empresa de Transporte de Cargas – ETC que realiza o transporte de produtos classificados como perigosos e/ou poluentes deverá comprovar anualmente a contratação do seguro de responsabilidade civil ambiental.
§ 2º. Quando o transporte for realizado por transportador autônomo de carga, os deveres e obrigações previstos no caput deste artigo constituem responsabilidade do embarcador.

JUSTIFICAÇÃO

A sociedade civil tem trazido à tona importantes discussões sobre questões ambientais, sendo certo que as instituições públicas vêm acompanhando e se manifestando quanto à maior necessidade de controle das atividades que, de forma direta ou indireta, podem provocar a poluição e a degeneração do meio-ambiente.
Em diversos países uma das formas de proteção é o financiamento de atendimentos emergenciais que são realizados através de apólices de seguros voltadas para aquelas atividades que concentram maior probabilidade de poluir o meio-ambiente.
Com certeza o transporte de produtos perigosos e/ou poluentes se enquadra entre as atividades que possuem o maior nível de risco de deterioração do meio-ambiente em casos de sinistros.
No Brasil, nossa característica rodoviarista nos leva a ter uma incidência expressiva de acidentes com produtos perigosos e poluentes, e seus consequentes danos ao meio-ambiente, razão pela qual o financiamento, via apólice de seguro, dos custos de limpeza do local e a destinação e destruição dos resíduos resultantes do evento são essenciais.

O Poder Público, incluindo-se os Órgãos do meio ambiente, encontram sérias dificuldades quanto aos recursos e meios necessários, a fim de mitigar as graves consequências de um acidente ambiental.
Desta forma, a obrigatoriedade da contratação de um seguro ambiental com as coberturas mínimas indicadas são medidas urgentes e necessárias para toda a sociedade, sendo que a ANTT será a responsável pelo controle e fiscalização da contratação desse seguro.
Esta previsão acompanha toda a legislação ambiental existente, onde o transportador rodoviário é também responsável pelo acidente ambiental.
O parágrafo previsto visa única e exclusivamente deixar claro que o TAC subcontratado não poderá ser responsabilizado pela contratação do seguro, mas sim a ETC que o subcontrata, que representa a parte que detém maior poder econômico.

Sala das Comissões, em 27 de junho de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA Nº 25/16

EMENDA ADITIVA No ___ AO PROJETO DE LEI Nº 4860/2016

Acrescente-se onde couber:

Art. __. Sem prejuízo do disposto no caput do artigo 23, a seguradora que indenizar o segurado cujo sinistro não tenha seu conhecimento de transporte CT-e, ou manifesto MDF-e sido previamente averbado, estará também sujeita às penalidades previstas no artigo 108 do Decreto-Lei 73, de 21 de novembro de 1966.

JUSTIFICAÇÃO

Todo seguro obrigatório tem por finalidade a socialização dos riscos, motivo pelo qual todo pagamento irregular afeta o resultado de toda a carteira, penalizando com o aumento do prêmio para todos os segurados do sistema.

Sala das Comissões, em 27 de junho de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA Nº 26/16

EMENDA SUBSTITUTIVA No ___ AO PROJETO DE LEI No 4860/2016

O Parágrafo único do art. 14 do Projeto de Lei no 4860, de 2016, passa a ter a seguinte redação:

Parágrafo único. As condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor devendo o conhecimento de transporte (CT-e), manifesto (MDF-e) e/ou nota fiscal (NF-e), ser averbado antes do início efetivo do transporte.

JUSTIFICAÇÃO

O seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas - RCTR-C, é regulamentado pelo Decreto-Lei 73/66 e Decreto 61.867 e sua fiscalização é feita pela Superintendência de Seguros Privados - SUSEP e pela ANTT, através de convênio de fiscalização firmado com a Agência. Ocorre que o controle quanto a efetivação do seguro para cada embarque somente é possível pela constatação da emissão da competente averbação do seguro daquele embarque específico motivo pelo qual é imprescindível que a averbação seja realizada antes do início de cada viagem.

Sala das Comissões, em 27 de junho de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA Nº 27/16

EMENDA ADITIVA No ___ AO PROJETO DE LEI No 4860/2016

Acresce ao art. 6° do Projeto de Lei no 4860, de 2016, os seguintes parágrafos:

§ 8º Compete a ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do Pagamento Eletrônico de Frete – PEF, a regulamentação, a coordenação, a delegação e a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades por infrações a esta Lei.

§ 9º A fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades previstas neste Art, poderão ser descentralizados mediante convênio a ser celebrado com outros órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios

§ 10 A ANTT obriga-se a prover os órgãos ou as entidades de que trata o § 9º, fornecendo-lhes elementos necessários e atualizados.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de uma reedição do artigo 5º-A da Lei nº 11.442/2007, já existente e em vigor, com o aperfeiçoamento necessário das boas práticas quanto ao pagamento do frete, ocorridas ao longo dos últimos 3 anos.

.

Sala das Comissões, em 27 de junho de 2016.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA Nº 28/16

EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 4.860 DE 2016

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências

EMENDA MODIFICATIVA
(Sr. Vanderlei Macris)

Acrescente-se onde couber:

Alterar a redação do artigo 3º, da Lei 8.213/91, para acrescentar os seguintes parágrafos:

Art.3º (...)
§5º. No cálculo expresso no “caput” não serão considerados os cargos referentes as atividades insalubres e perigosas ou aqueles cargos, funções ou empregos que exijam licenças e habilitações técnicas.

§6º. O Sistema Nacional de Empregos do Ministério do Trabalho (SINE) disponibilizará para as empresas cadastro com os candidatos reabilitados ou portadores de deficiência para fins de cumprimento do teor do “caput”.

§7º. A empresa fica desobrigada ao cumprimento do teor do “caput” quando inexistir candidatos reabilitados ou portadores de deficiência para o cargo no cadastro do Sistema Nacional de Empregos do Ministério do Trabalho (SINE), na sua localidade.

§8º. Quando não forem alcançados os percentuais estabelecidos neste artigo, a empresa será isentada de multa caso comprove ter utilizado todos os meios possíveis para contratação de pessoas com deficiência, sem ter obtido êxito, por razões alheias à sua vontade.

JUSTIFICATIVA

Há diversas atividades econômicas onde a há predominância de empregados em funções que exigem a plena capacitação física e mental dos trabalhadores, assim como várias funções exigem habilitação específica, como é o caso de motoristas de caminhões e ônibus, vigilantes. Há atividades econômicas em que as funções da área operacional representam, em média, de 70% a 90% do quadro funcional, e exigem plena capacitação física e mental. Portanto, como a cota é calculada sobre o total de empregados, as empresas têm de contratar o portador de deficiência para trabalhar na área administrativa ou em outras áreas, apenas para buscar o atingimento da cota, muitas vezes em funções que oferecem risco à saúde do trabalhador.

Outra dificuldade é que os deficientes, quando são encontrados, não estão qualificados para o trabalho e a jurisprudência trabalhista entende que, havendo demissão do deficiente a empresa deve contratar outro no seu lugar.

É necessária uma mudança na legislação para que a Lei de Cotas seja revisada para adaptar a exigência da contratação às necessidades de algumas atividades econômicas. Dessa forma haveria a real inclusão do deficiente no mercado de trabalho e em funções onde ele realmente possa desenvolver todo o seu potencial.

Sala da Comissão, 28 de junho de 2016.

Deputado Vanderlei Macris
PSDB/SP

EMENDA Nº 29/16

EMENDA ADITIVA
(Sr. Vanderlei Macris)

Acrescente-se onde couber:

Art....– Será cassada a eficácia da inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF do estabelecimento que adquirir, distribuir, transportar, estocar, importar, revender ou expor à venda quaisquer bens de consumo ou produtos que tenham sido objeto, alternativamente, de descaminho, contrabando, falsificação, roubo, furto ou receptação, sem prejuízo da eventual caracterização de crime.

§ Único - Na ocorrência de qualquer dos crimes tipificados neste artigo, o administrador, direta ou indiretamente responsável pela infração cometida, será interditado para o exercício do comércio pelo período de 05 (cinco) anos.

Justificação

O objetivo do artigo é a definição de sanções mais efetivas aos estabelecimentos e administradores envolvidos na prática, em notória expansão, de comercialização de mercadorias ilegais.

A par do agravamento penal do crime de receptação (já em tratativas no âmbito dos PLS nº 236/12 e PLC nº 27/15) e do perdimento de bens móveis e imóveis utilizados na consecução do crime de receptação (já definidos pelo escopo da Lei nº 9613/98 modificada), é imprescindível eliminar do mercado os envolvidos nessas irregularidades, tanto as empresas como seus administradores. Assim, propomos cassar o CNPJ/MF da empresa comprovadamente infratora de qualquer dos delitos tipificados neste artigo, bem como interditar o exercício de qualquer atividade comercial dos administradores envolvidos por um período de 05 (cinco), de modo a não permitir que esses maus administradores continuem conspurcando o mercado com suas práticas desonestas.

Busca-se assim, ao prever a adoção de penas mais rigorosas, fomentar um caráter preventivo no sentido de coibir essas ações delituosas pelo temor da imposição da penalidade.

Sala de Comissão, 28 de junho de 2016.

Deputado Vanderlei Macris
PSDB/SP

EMENDA Nº 30/16

EMENDA ADITIVA
(Sr. Vanderlei Macris)

Acrescente-se onde couber:

O artigo 20 do Decreto Lei nº 73 de 21 de novembro de 1966, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 20 – ...

...

n – responsabilidade civil do transportador rodoviário pelo desvio ou roubo da carga.

JUSTIFICATIVA

O dispositivo que se pretende acrescer busca dirimir litígios entre os prestadores de serviços no transporte rodoviário remunerado de cargas e os contratantes dos serviços no que tange as obrigações e coberturas securitárias.

Sala da Comissão, 28 de junho de 2016.

Deputado Vanderlei Macris
PSDB/SP

EMENDA Nº 31/16

EMENDA MODIFICATIVA
(Sr. Vanderlei Macris)

Alterar o artigo 2º, inciso I, da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, para dispor que:

"Art.2º (…)

" I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do artigo 145 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, a ser custeado pelo poder público."

JUSTIFICATIVA

A atividade profissional do motorista de transporte rodoviário de cargas e de transporte rodoviário de passageiros exige habilitação específica, justificando um programa de formação profissional em nível técnico, regulamentado pelo CONTRAN.

Sala da Comissão, 28 de junho de 2016.

Deputado Vanderlei Macris
PSDB/SP

EMENDA Nº 32/16

EMENDA MODIFICATIVA
(Sr. Vanderlei Macris)

Acrescente-se onde couber:

A Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros mediante remuneração, o transporte de carga própria, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador e outros intervenientes no contrato de transporte e sua operação.

Art. 2º A atividade econômica de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiro mediante remuneração é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

§1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, 1 (um) único veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - ter sido aprovado em curso específico;

III – possuir apólice de seguro de responsabilidade civil contra danos pessoais e materiais a terceiros contratado em seu próprio nome, admitida a estipulação pela empresa de transporte no caso de subcontratação;

§ 3º as Cooperativas de Transporte de Cargas serão formadas exclusivamente por transportadores autônomos de Cargas pessoas físicas e deverão atender o disposto no inciso II do §2º deste artigo e comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de todos os seus associados, vedada a utilização de veículo próprio e a associação de pessoa jurídica.

Art. 4º - O contrato de transporte será celebrado entre a ETC e outra ETC, ou entre a ETC e o TAC, ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC e definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

Art. 5º-A ....

...

§3º Aplica-se o disposto no caput à Empresa de Pequeno Porte de Transporte Rodoviário de Cargas - EPPTRC, assim considerada a que possuir, em sua frota, até 4 (quatro) veículos automotores registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

§7º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas TAC poderão ser objeto de negociação entre as partes.

Art. 6º – ...

Parágrafo Único – O conhecimento de transporte comprova o contrato de transporte e será de emissão exclusiva da Empresa de Transporte de Cargas – ETC e da Cooperativa de Transporte de Carga – CTC.

Art. 11 – ...

§1º O transportador obriga-se a comunicar ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino quando se tratar de carga a ser por ele retirada.

...

§9º O embarcador e o destinatário da carga são solidariamente responsáveis pelo pagamento da estadia estabelecida no §5º e são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a

comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, valendo para a comprovação do horário da chegada os registros efetuados para o controle do tempo de direção e da jornada de trabalho do motorista estabelecidos na Lei 13.103 de 2015 sob pena de serem punidos com multa em benefício do transportador ETC ou TAC que será igual ao valor do frete ou a 5% (cinco por cento) do valor da carga, aquele que for maior.

Art. 12 – .....

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes das operações efetuadas na forma prevista no inciso IV serão de responsabilidade do expedidor ou do destinatário, vedada a cobrança do transportador a qualquer título.

Artigo 13 – É de contratação exclusiva da ETC o seguro obrigatório transporte rodoviário de cargas RCTR-C em apólice única por RNTRC – Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Carga da empresa, vedada a estipulação pelo contratante dos serviços ou de terceiros.
I – revogado
II – revogado
Parágrafo único – revogado

Art. 13-B – É facultado ao transportador o gerenciamento de risco, podendo contratar terceiro para a execução desse serviço.

Parágrafo Único – o terceiro contratado será responsável pelos danos decorrentes da falha nos serviços.

Art. 17-A – O expedidor e o destinatário são responsáveis solidariamente pelo pagamento do frete em dobro nos casos da devolução ou reentrega da mercadoria, ou da recusa do recebimento.

JUSTIFICATIVA

As propostas apresentadas têm como objetivo deixar claros as responsabilidades entre as partes envolvidas nas operações da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas

de modo e proporcionar maior segurança jurídica na contratação dos serviços de correntes deste.

Sala da Comissão, 28 de junho de 2016.

Deputado Vanderlei Macris
PSDB/SP

EMENDA Nº 33/16

EMENDA MODIFICATIVA
(Sr. Vanderlei Macris)

Alterar a redação do § 13º do artigo 235-C passa a vigorar com a seguinte alteração:

"§13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos; sendo que a alternância de horários em razão de sua escala de trabalho, por si só, não configura turno ininterrupto de revezamento".

JUSTIFICATIVA

A modificação proposta se faz necessário para afastar a aplicação, pelo judiciário trabalhista, da regra ínsita na OJ 360 da SDI/ TST.

Sala da Comissão, 28 de junho de 2016.

Deputado Vanderlei Macris
PSDB/SP

EMENDA Nº 34/16

EMENDA SUPRESSIVA
(Sr. Vanderlei Macris)

Acrescente-se onde couber:

A Lei 13.103, de 02 de março de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:
Revogar os §§ 10 e 11, do artigo 235-C da CLT, com a redação dada pela Lei 13.103/2015.
Revogar o §3º do artigo 235-D com a redação dada pela Lei 13.103/2015.

JUSTIFICATIVA

A Lei 13.103/2015 trouxe alterações desnecessárias na Lei 12.619/2012, sobretudo em relação ao tempo de espera. Os parágrafos 10 e 11, do artigo 235-C da CLT, trazem alterações que demandam interpretações controvertidas e que podem descaracterizar o instituto, merecendo alterações.

Sala de Comissão, 28 de junho de 2016.

Deputado Vanderlei Macris
PSDB/SP

EMENDA Nº 35/16

EMENDA MODIFICATIVA
(Sr. Vanderlei Macris)

Alterar a redação do artigo 235-C da CLT (excluir a hipótese de extensão do limite de até 4 horas extras seja feita apenas mediante acordo ou convenção coletiva) para que passe a dispor que:

"A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 4 (quatro) horas extraordinárias."

Alterar a redação do artigo 235-D da CLT (excluir a palavra "espontaneamente") para dispor que:

"Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem no veículo usufruindo dos intervalos de repouso."

JUSTIFICATIVA

A Lei 13.103/2015 permite a extensão do limite de horas extras até 4 diárias, mas desde que seja através de negociação coletiva (ACT ou CCT).

A extensão do limite em até 4 horas diárias é uma necessidade para a atividade do motorista profissional, haja vista que há necessidade de realização de serviços inadiáveis e não raro os veículos de transporte de cargas possuem restrição de tráfego em determinados horários, em vias urbanas nas principais cidades do País, o que acarreta a realização de horas extras, independentemente da vontade de empregados e empregadores.

Sala da Comissão, 28 de junho de 2016.

Deputado Vanderlei Macris
PSDB/SP

EMENDA Nº 36/16

EMENDA ADITIVA No ___

Acrescente-se onde couber:

Art. __. As empresas que prestam serviços relativos a gerenciamento de riscos no transporte rodoviário de cargas deverão:

I - possuir registro na ANTT, de acordo com a regulamentação estabelecida pela Agencia;

II - Indicar responsável técnico com formação adequada, consoante a regulamentação da ANTT, que embelecerá quantidade mínima de profissionais de acordo com frota gerenciada

III Comprovar junto a ANTT a contratação de apólice de seguro do ramo de responsabilidade civil profissional com limite compatível às suas atividades para reparação de perdas e danos causados a terceiros em decorrência da ação e/ou omissão de seus empregados, prepostos e/ou colaboradores durante a prestação dos serviços.

Art. __ O serviço de gerenciamento de riscos deverá compor o objeto social da empresa com Classificação Nacional de Atividade Econômica - CNAE pertinente.

Art. __. Para efeito do registro na ANTT a gerenciadora de riscos deverá apresentar capital social mínimo, totalmente subscrito e integralizado, equivalente a 640 (seiscentos e quarenta) salários mínimos nacionais na data do seu registro.

Art. __. As gerenciadoras de riscos que prestam serviços de bancos de dados de Transportadores Autônomos de Cargas – TAC deverão possuir central de atendimento em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 07 (sete) dias por semana, bem como postos de atendimento presencial aos Transportadores Autônomos de Cargas - TAC em, no mínimo, 04 (quatro) regiões geográficas do país, cabendo à ANTT a fiscalização e regulamentação.

JUSTIFICAÇÃO

A atuação das empresas de gerenciamento de riscos, em suas diversas formas de atuação, quer seja no desenvolvimento de projetos, monitoramento, rastreamento e bancos de dados de TAC, é hoje extremamente abrangente no transporte rodoviário de cargas, sendo que não existe qualquer controle ou registro desse serviço.

Assim sendo, entendemos que deva existir um controle e obrigações mínimas para existência dessas empresas, iniciando-se com um registro dentro da ANTT, o qual indicará nome, CNPJ/MF, endereços, quadro social, capital social e sua forma de atuação no mercado.

Logicamente, para exercício de uma atividade tão específica e hoje de ampla utilização pelo setor de transporte, devem ser indicados responsáveis técnicos com a devida competência para o controle das frotas que a gerenciadora se propõe a rastrear e monitorar.

Temos ainda que uma falha na realização dos serviços, muitas vezes por erro humano, se traduz em responsabilidade do prestador conforme determina a legislação civil vigente, bastando observarmos o artigo 186 do Código Civil.

Desta forma, a contratação de apólice de responsabilidade civil profissional é necessária para fazer frente a eventuais prejuízos causados pela gerenciadora de riscos prestadora dos serviços, cabendo à ANTT regulamentar os limites e condições mínimas que a gerenciadora deverá observar na contratação do seguro.
O objeto social adequado no contrato social é uma condição mínima, devendo a gerenciadora possuir o devido número de CNAE, evitando-se, assim, que empresas não especializadas se aventurem na prestação desse importante serviço.
O capital social de uma empresa reflete sua capacidade econômica, o investimento e a confiança dos sócios ou acionistas naquele negócio.
Na lição de Paulo de Tarso Domingues, o capital social não é apenas um conceito meramente econômico (de onde se sobressaem os aspectos ligados à produção e à produtividade da empresa) mas sim um conceito técnico-jurídico, através do qual se destacam as suas funções primordiais de garantia aos credores, de distribuição de poderes de cada sócio e de execução da atividade da empresa.

Já para Fábio Ulhoa Coelho, o capital social de uma sociedade pode ser compreendido como uma medida da contribuição dos sócios, e acaba servindo de referência a sua força econômica. E justamente por traduzir a potência econômica da empresa, ao capital social se atribui a função de garantia dos credores.

Diante deste quadro é essencial que essas empresas responsáveis por gerenciar riscos vultosos devam ter um capital social mínimo para atuar, garantindo assim sua operação.

Torna-se necessário também a previsão de condições mínimas para prestação dos serviços pelo fato do transporte rodoviário de cargas no Brasil ser uma atividade que ocorre diuturnamente e ser eminentemente itinerante, razão pela qual necessita de postos de atendimento nas várias regiões do Brasil.

Sala da Comissão, em ... de junho de 2016.

MAURO LOPES
PMDB/MG

EMENDA Nº 37/16

EMENDA ADITIVA No ___

Acrescente-se onde couber:

Art. __. O descumprimento do disposto no artigo 6° sujeitará o infrator a aplicação de multa administrativa consoante a regulamentação da ANTT.

Art. __. Sem prejuízo do que estabelece o artigo 6°, na hipótese de não pagamento do frete por intermédio de crédito em conta mantida pelo Transportador Autônomo de Cargas – TAC, ou equiparado, em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, o Contratante será obrigado a indenizar o Contratado em quantia equivalente a 02 (duas) vezes o valor do frete contratado para a viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

Art. __. As Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete são as responsáveis pelo registro e validação da operação de pagamento do frete, objetivando a proteção do Transportador Autônomo de Cargas – TAC, parte hipossuficiente da relação de contratação do transporte.

Art. __. As Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete são obrigadas a fornecer ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, concomitantemente, a opção dos seguintes meios de pagamentos:

I - Depósito em conta corrente de titularidade do próprio Transportador Autônomo de Cargas – TAC ou equiparado;

II - Pagamento eletrônico regulamentado e habilitado pela ANTT.

Art. __. Todas as operações de pagamento de frete deverão ser realizadas por intermédio de uma Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete habilitada pela ANTT, que fornecerá o número do CIOT daquela operação de transporte

Art. __. As empresas contratantes de frete que possuírem registros junto ao Ministério da Fazenda como Empresa de Pequeno Porte – EPP poderão pleitear junto a ANTT o benefício do CIOT gratuito, cabendo à Agência a regulamentação do presente artigo.

Art. __. Caberá à ANTT a regulamentação da habilitação e homologação das instituições de pagamento eletrônico de frete, observado o disposto nesta lei.
Parágrafo único. A ANTT estabelecerá em sua regulamentação, a entidade sem fins lucrativos responsável pela certificação técnica das instituições de pagamento eletrônico de frete.

Art. __. Constituem obrigações da Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete:

a) - não atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico de fato ou de direito, o qual se apresente como contratante de TAC e seus equiparados;

b) - não possuir qualquer vinculação societária, direta e/ou indireta, com as partes do CTRC ou documento substituto, objeto do contrato de transporte em que esteja atuando como administradora; e

c) - não possuir qualquer vinculação societária, direta e/ou indireta, com distribuidora de combustíveis para efeito de transação com os meios de

pagamento de frete, especialmente as relacionadas à comercialização de combustíveis e outros insumos.

Art. __. Para fins do disposto nesta lei, as instituições de pagamento eletrônico de frete deverão comprovar, perante a ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC, em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 07 (sete) dias por semana, bem como postos de atendimento presencial aos Transportadores Autônomos de Cargas - TAC em, no mínimo, 04 (quatro) regiões geográficas do país, cabendo à ANTT a fiscalização e regulamentação.

Art. __. As instituições de pagamento eletrônico de frete deverão possuir capital social mínimo totalmente subscrito e integralizado equivalente a 2.538 (dois mil, quinhentos e trinta e oito) salários mínimos nacionais na data de sua habilitação pela ANTT.
§1º. As instituições de pagamento eletrônico de frete já habilitadas deverão, a partir de 1º de janeiro de 2017, apresentar à ANTT os comprovantes de integralização total do seu capital social, de acordo com o “caput” deste artigo.
§2º. Todas as instituições de pagamento eletrônico de frete deverão, anualmente, até o dia 30 de janeiro, apresentar à ANTT os comprovantes de integralização total do capital social, de acordo com os limites mínimos aqui fixados.

Art.__. A instituição de pagamento eletrônico de frete que no prazo máximo e improrrogável, de 180 dias, a contar da publicação de sua habilitação, não entrar em efetiva operação, com a emissão de CIOT, terá automaticamente cancelada a sua habilitação.
Paragrafo único. A instituição de pagamento eletrônico de frete, que deixar de operar por 90 dias consecutivos ou alternados durante o mesmo ano civil, terá também sua habilitação cancelada.

JUSTIFICAÇÃO

A aplicação de multa já é prevista legalmente para os infratores de normas emanadas da ANTT, consoante Lei nº 10.233/2001, regulamentada pela Resolução ANTT n 3075/2009, ambas em vigor.

A indenização pelo não cumprimento do artigo 6º é no sentido de coibir a prática da carta-frete. Com esta medida, pretende-se que o Contratante seja compelido ao cumprimento da norma legal vigente, considerando que a infração da mesma representará custo maior que o próprio frete pago irregularmente, em benefício do próprio TAC ou seu equiparado, tal como ocorre com o não pagamento do Vale Pedágio.

Justifica-se também a inserção na Lei da figura das instituições de pagamento eletrônico de frete, dando caráter legal às suas obrigações de registro e validação da operação de pagamento de frete, de forma que possam ser delas exigidas, como dever, o adequado exercício de suas atividades.

O serviço prestado pela instituição de pagamento de frete deve atender totalmente as disposições da lei e permitir, tanto ao Contratante como ao Contratado, a utilização de quaisquer mecanismos de liquidação, não dando margem a serviços não conformes que descumprem o disposto na legislação.
Considerando que as instituições de pagamento eletrônico de frete possuem previsão legal e são habilitadas pela ANTT de acordo com normas de controle pré-estabelecidas, tais entidades devem ser as únicas a deter a possibilidade de registro e validação da operação de pagamento de frete, respondendo, inclusive, civil e criminalmente, por eventuais irregularidades no exercício de sua função.
Procura-se também garantir para as empresas de pequeno porte (EPP), de forma justificada, o benefício do CIOT gratuito, considerando que este tipo de pessoas jurídicas não possui margem em seus negócios para assunção de novos custos operacionais. Além do que, estaremos cumprindo preceito constitucional previsto no artigo 170, IX, da Constituição Federal.
Procura-se, também, ratificar em lei norma regulamentadora da ANTT já aprovada em audiência pública, sendo amplamente praticada e observada por todos que realizam o pagamento do frete, visando a melhoria do controle da certificação técnica das empresas.
A emenda ao estabelecer limites de vínculos societários, procura trazer às instituições de pagamento eletrônico de frete total imparcialidade na relação entre Contratante e Contratado. Esta previsão já existe na regulamentação da ANTT, tendo sido objeto da audiência pública.
Ao estabelecer condições de serviços que a instituição de Pagamento deve oferecer pretende-se garantir a indispensável assistência ao TAC para o pleno e efetivo exercício da atividade.
Tendo em vista que o Banco Central do Brasil (BACEN), na regulamentação das instituições de arranjo de pagamento, exigiu o capital mínimo para as empresas que viessem a operar no setor, entendeu-se por bem já fixar o capital mínimo de acordo com as regras do BACEN, tudo com o objetivo de dar melhores garantias e tranquilidade aos Contratantes e Contratados no pagamento do frete.

Sala da Comissão, em ... de junho de 2016.

MAURO LOPES
PMDB/MG

EMENDA Nº 38/16

EMENDA ADITIVA No ___

Acrescente-se onde couber:

Art. __. É de responsabilidade exclusiva da Empresa de Transporte de Cargas - ETC a contratação do seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas - RCTR-C em apólice única por RNTR-C da empresa, vedada a estipulação pelo contratante dos serviços e/ou terceiros.

Art. __. As Empresas de Transporte de Cargas – ETC deverão, obrigatoriamente, indicar no MDF-e, de forma eletrônica, o nome da Seguradora, os números da apólice e da averbação do seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas – RCTR-C, de cada embarque.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de esclarecer que cabe apenas ao transportador rodoviário de carga a contratação do seguro de RCTR-C. A ANTT já se pronunciou quanto ao tema "obrigação da contratação do seguro", através do comunicado SUROC nº 01/14, sanando, à época, práticas totalmente ilegais nesse seguro, sendo que a própria SUSEP, em consulta realizada pelo mercado, ratificou o entendimento da Agência.
Como se sabe, a atividade em questão implica a assunção pelo

Transportador de riscos consideráveis, seja no tocante à incolumidade da carga, seja no que diz respeito a eventuais prejuízos a terceiros ou ao meio ambiente. Por isso mesmo, o Seguro é "insumo básico" do Transporte, sendo que um deles é legalmente obrigatório há quase 50 anos (por força do Decreto-Lei nº 73, de 21/11/66, o mesmo que estruturou o mercador segurador em nosso país): o "Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Cargas", ou simplesmente RCTR-C, cujas Condições Gerais são atualmente disciplinadas pela Resolução CNSP nº 219, de 2010.
No caso específico do seguro da carga é impossível que a fiscalização eletrônica da ANTT cumpra eficazmente os seus objetivos, se existirem inúmeras apólices de RCTR-C para cada Transportador; várias delas acobertando uma mesma viagem.
Assim sendo, e pelas características de ser um seguro obrigatório e de responsabilidade da ETC, deve existir uma única apólice por RNTRC, não dando margem a eventuais fraudes na contratação do mesmo.

A ANTT em convênio com a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP) realiza a fiscalização da contratação do seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas - RCTR-C, consoante Decreto Lei 73/66 e Decreto 61.867/67.
O controle quanto a efetivação do seguro para cada embarque somente é possível pela constatação da emissão da competente averbação do seguro daquele embarque específico.
Com o objetivo de agilizar a fiscalização e permitir os levantamentos necessários quanto a emissão da averbação é a inserção no MDF-e dos dados essenciais relativos ao seguro, ou seja, o nome do Segurador, o número da apólice e da respectiva averbação, de forma que a ANTT possa prestar todos os esclarecimentos necessários à SUSEP.

Sala da Comissão, em ... de junho de 2016.

MAURO LOPES
PMDB/MG

EMENDA Nº 39/16

EMENDA ADITIVA No ___

Acrescente-se onde couber:

Art. __. A Empresa de Transporte de Cargas – ETC que realiza o transporte de cargas classificadas como perigosas e/ou de produtos poluentes, deverá contratar apólice de responsabilidade civil ambiental, com limite compatível para reparação do meio ambiente, contemplando obrigatoriamente as coberturas de limpeza do local afetado, bem como destinação e destruição dos resíduos.
§ 1º. Para o devido registro junto a ANTT a Empresa de Transporte de Cargas – ETC que realiza o transporte de produtos classificados como perigosos e/ou poluentes deverá comprovar anualmente a contratação do seguro de responsabilidade civil ambiental.
§ 2º. Quando o transporte for realizado por transportador autônomo de carga, os deveres e obrigações previstos no caput deste artigo constituem responsabilidade do embarcador.

JUSTIFICAÇÃO

A sociedade civil tem trazido à tona importantes discussões sobre questões ambientais, sendo certo que as instituições públicas vêm acompanhando e se manifestando quanto à maior necessidade de controle das atividades que, de forma direta ou indireta, podem provocar a poluição e a degeneração do meio-ambiente.
Em diversos países uma das formas de proteção é o financiamento de atendimentos emergenciais que são realizados através de apólices de seguros voltadas para aquelas atividades que concentram maior probabilidade de poluir o meio-ambiente.
Com certeza o transporte de produtos perigosos e/ou poluentes se enquadra entre as atividades que possuem o maior nível de risco de deterioração do meio-ambiente em casos de sinistros.
No Brasil, nossa característica rodoviarista nos leva a ter uma incidência expressiva de acidentes com produtos perigosos e poluentes, e seus consequentes danos ao meio-ambiente, razão pela qual o financiamento, via apólice de seguro, dos custos de limpeza do local e a destinação e destruição dos resíduos resultantes do evento são essenciais.

O Poder Público, incluindo-se os Órgãos do meio ambiente, encontram sérias dificuldades quanto aos recursos e meios necessários, a fim de mitigar as graves consequências de um acidente ambiental.

Desta forma, a obrigatoriedade da contratação de um seguro ambiental com as coberturas mínimas indicadas são medidas urgentes e necessárias para toda a sociedade, sendo que a ANTT será a responsável pelo controle e fiscalização da contratação desse seguro.

Esta previsão acompanha toda a legislação ambiental existente, onde o transportador rodoviário é também responsável pelo acidente ambiental.

O parágrafo previsto visa única e exclusivamente deixar claro que o TAC subcontratado não poderá ser responsabilizado pela contratação do seguro, mas sim a ETC que o subcontrata, que representa a parte que detém maior poder econômico.

Sala da Comissão, em ... de junho de 2016.

MAURO LOPES
PMDB/MG

EMENDA Nº 40/16

EMENDA SUBSTITUTIVA No ___

O Parágrafo único do art. 14 do Projeto de Lei no 4860, de 2016, passa a ter a seguinte redação:

Parágrafo único. As condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor devendo o conhecimento de transporte (CT-e), manifesto (MDF-e) e/ou nota fiscal (NF-e), ser averbado antes do início efetivo do transporte.

JUSTIFICAÇÃO

O seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas - RCTR-C, é regulamentado pelo Decreto-Lei 73/66 e Decreto 61.867 e sua fiscalização é feita pela Superintendência de Seguros Privados - SUSEP e pela ANTT, através de convênio de fiscalização firmado com a Agência. Ocorre que o controle quanto a efetivação do seguro para cada embarque somente é possível pela constatação da emissão da competente averbação do seguro daquele embarque específico motivo pelo qual é imprescindível que a averbação seja realizada antes do início de cada viagem.

Sala da Comissão, em ... de junho de 2016.

MAURO LOPES
PMDB/MG

EMENDA Nº 41/16

EMENDA No ___

Dê-se ao art. 7° do Projeto de Lei no 4860, de 2016, a seguinte redação:

Art. __. Na realização do transporte rodoviário de cargas é obrigatória a emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e, como documento que caracteriza a operação de transporte, as obrigações e as responsabilidades das partes e a natureza fiscal da operação, respeitado o art. 744 do Código Civil.

§1º. A ANTT terá acesso ao conteúdo digital de todos os MDF-e, devendo constar o seu CNPJ/MF em campo específico obrigatório.

§2º. A ANTT se utilizará das informações constantes do MDF-e no exercício de suas funções técnicas, administrativas e fiscalizatórias, bem como para o desenvolvimento de estatísticas utilizadas em pesquisas e estudos relativos ao transporte rodoviário de cargas, sendo vedada a difusão das informações ou dados do MDF-e pela ANTT a outras pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, sem que haja autorização prévia e expressa do emitente.

§3º. Toda operação do transporte rodoviário de cargas contará com o Código de Identificação da Operação de Transporte (CIOT) fornecido pela ANTT que constará, obrigatoriamente, do MDF-e.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo acima apresentado, e seus parágrafos, são necessários para efetivo exercício, por parte da ANTT, dos seus deveres e obrigações legais quanto a estudos, fiscalização e controle do transporte rodoviário de cargas, conforme previsto no artigo 24, e seus incisos, da Lei nº 10.233/2001.

Dará também eficácia às ações da ANTT, lembrando que tais disposições já se encontram no arcabouço normativo da Agência através das Resoluções por ela emitidas, as quais foram objetos, inclusive, de audiência pública.

Atualmente o setor de transporte rodoviário de cargas carece de estudos logísticos que permitam a construção de uma política mais adequada e, assim, as informações coletadas são essenciais na criação de estatísticas que permitirão o desenvolvimento de trabalhos e estudos para o desenvolvimento da atividade do TRC.

Todavia, é importante ressaltar que as informações são de caráter sigiloso, na medida em que trazem em seu bojo dados comerciais das empresas de transporte e de embarcadores, razão pela qual merece ser ressaltado tal sigilo, onde a ANTT não poderá divulgar tais dados específicos das empresas, os quais não possuem cunho estatístico sem a expressa autorização do emissor do MDF-e.

Pretende-se, também, praticar a isonomia quanto as obrigações relativas às operações de transporte de cargas, quando as mesmas são realizadas pela frota própria da Empresa de Transporte de Carga (ETC) ou Transportador Rodoviário de Carga Própria (TCP), pelo TAC e CTC.

A criação do CIOT também para a ETC e o TCP além de promover a pleiteada isonomia, permitirá à ANTT melhor controle das operações transporte rodoviário de cargas no País

.

Sala da Comissão, em ... de junho de 2016.

MAURO LOPES
PMDB/MG

EMENDA Nº 42/16

EMENDA ADITIVA No ___

Acresce ao art. 6° do Projeto de Lei no 4860, de 2016, os seguintes parágrafos:

§ 8º Compete a ANTT a adoção das medidas indispensáveis à

implantação do Pagamento Eletrônico de Frete – PEF, a regulamentação, a coordenação, a delegação e a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades por infrações a esta Lei.

§ 9º A fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades previstas neste artigo poderão ser descentralizados mediante convênio a ser celebrado com outros órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios

§ 10 A ANTT obriga-se a prover os órgãos ou as entidades de que trata o § 9º, fornecendo-lhes elementos necessários e atualizados.

JUSTIFICAÇÃO

Trata-se de uma reedição do artigo 5º-A da Lei nº 11.442/2007, já existente e em vigor, com o aperfeiçoamento necessário das boas práticas quanto ao pagamento do frete, ocorridas ao longo dos últimos 3 anos.

.

Sala da Comissão, em ... de junho de 2016.

MAURO LOPES
PMDB/MG

EMENDA Nº 43/16

EMENDA ADITIVA No ___

Acrescente-se onde couber:

Art. __. Sem prejuízo do disposto no caput do artigo 23, a seguradora que indenizar o segurado cujo sinistro não tenha seu conhecimento de transporte CT-e, ou manifesto MDF-e sido previamente averbado, estará também sujeita às penalidades previstas no artigo 108 do Decreto-Lei 73, de 21 de novembro de 1966.

JUSTIFICAÇÃO

Todo seguro obrigatório tem por finalidade a socialização dos riscos, motivo pelo qual todo pagamento irregular afeta o resultado de toda a carteira, penalizando com o aumento do prêmio para todos os segurados do sistema.

Sala da Comissão, em ... de junho de 2016.

MAURO LOPES
PMDB/MG

EMENDA Nº 44/16

EMENDA MODIFICATIVA nº_____

O Art. 25 do Projeto de Lei nº 4860, de 2016, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 25 - .....

"Art. 157.....

.....

§ 2º .....

III – se a vítima está em serviço de transporte de valores ou de cargas e o agente conhece tal circunstância;

....."

"Art. 180.....

.....

§ 7º - Tratando-se de bens produto de crimes contra o serviço de transporte de cargas, aplica-se a pena do § 1º."

Justificativa

A proposta aperfeiçoa a redação do artigo 25 do PL nº 4860/16, que modifica os artigos 157 e 180 do Código Penal vigente, de modo a considerar todas as modalidades do transporte de cargas e não somente o transporte rodoviário de cargas.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2016.

MAURO LOPES
Deputado Federal
PMDB/MG

EMENDA Nº 45/16

EMENDA ADITIVA_____

Acrescente-se onde couber:

Art....– Será cassada a eficácia da inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF do estabelecimento que adquirir, distribuir, transportar, estocar, importar, revender ou expor à venda quaisquer bens de consumo ou produtos que tenham sido objeto, alternativamente, de descaminho, contrabando, falsificação, roubo, furto ou receptação, sem prejuízo da eventual caracterização de crime.

§ Único - Na ocorrência de qualquer dos crimes tipificados neste artigo, o administrador, direta ou indiretamente responsável pela infração cometida, será interditado para o exercício do comércio pelo período de 05 (cinco) anos.

Justificação

O objetivo do artigo é a definição de sanções mais efetivas aos estabelecimentos e administradores envolvidos na prática, em notória expansão, de comercialização de mercadorias ilegais.

A par do agravamento penal do crime de receptação (já em tratativas no âmbito dos PLS nº 236/12 e PLC nº 27/15) e do perdimento de bens móveis e imóveis utilizados na consecução do crime de receptação (já definidos pelo escopo da Lei nº 9613/98 modificada), é imprescindível eliminar do mercado os envolvidos nessas irregularidades, tanto as empresas como seus administradores. Assim, propomos cassar o CNPJ/MF da empresa comprovadamente infratora de qualquer dos delitos tipificados neste artigo, bem como interditar o exercício de qualquer atividade comercial dos administradores envolvidos por um período de 05 (cinco), de modo a não permitir que esses maus administradores continuem conspurcando o mercado com suas práticas desonestas.

Busca-se assim, ao prever a adoção de penas mais rigorosas, fomentar um caráter preventivo no sentido de coibir essas ações delituosas pelo temor da imposição da penalidade.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2016.

MAURO LOPES
Deputado Federal
PMDB/MG

EMENDA Nº 46/16

EMENDA MODIFICATIVA_____

Alterar a redação do § 13º do artigo 235-C passa a vigorar com a seguinte alteração:

"§13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos; sendo que a alternância de horários em razão de sua escala de trabalho, por si só, não configura turno ininterrupto de revezamento".

JUSTIFICATIVA

A modificação proposta se faz necessário para afastar a aplicação, pelo judiciário trabalhista, da regra ínsita na OJ 360 da SDI/ TST.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2016.

MAURO LOPES
Deputado Federal
PMDB/MG

EMENDA Nº 47/16

EMENDA SUPRESSIVA_____

Acrescente-se onde couber:

A Lei 13.103, de 02 de março de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

Revogar os §§ 10 e 11, do artigo 235-C da CLT, com a redação dada pela Lei 13.103/2015.

Revogar o §3º do artigo 235-D com a redação dada pela Lei 13.103/2015.

JUSTIFICATIVA

A Lei 13.103/2015 trouxe alterações desnecessárias na Lei 12.619/2012, sobretudo em relação ao tempo de espera. Os parágrafos 10 e 11, do artigo 235-C da CLT, trazem alterações que demandam interpretações controvertidas e que podem descaracterizar o instituto, merecendo alterações.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2016.

MAURO LOPES
Deputado Federal
PMDB/MG

EMENDA Nº 48/16

EMENDA MOFIFICATIVA_____

Alterar a redação do inciso VII e parágrafo único, do artigo 235-B da CLT e incluir o parágrafo segundo para dispor que:

“VII- submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.”

“§ 1º. A recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, ou a comprovação de utilização das referidas substâncias será considerada infração disciplinar, nos termos do artigo 482 da CLT.”

“§ 2º. Para fins do disposto no inciso VII desse artigo, será facultado ao empregador optar pela adoção do exame toxicológico de larga janela.”

Alterar o artigo 5º, da Lei 13.103/2015 para dar nova redação aos §§ 6º e 7º, do artigo 168 da CLT, para dispor que:

“Art.168 (...)

“§6º Será facultado ao empregador a adoção do exame toxicológico de larga janela, previamente à demissão, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados do respectivo exame.”

“§7º Para fins do disposto no §6º, será facultativo exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.”

JUSTIFICATIVA

A alteração trazida pela Lei 13.103/2015 ao que dispunha a Lei 12.619/2012, no que tange a exigência obrigatória de realização do exame toxicológico de larga janela de, no mínimo, 90 (noventa) dias não garante a segurança nas estradas, pois o exame não é realizado no local de trabalho e durante a condução do veículo. Segundo o entendimento de diversas entidades médicas não há comprovação de eficácia do referido exame e apenas a legislação brasileira

exige a obrigatoriedade da realização do referido exame que, além do alto custo, acarretará vários conflitos trabalhistas, diante das omissões contidas em sua regulamentação.

Também não se justifica a obrigatoriedade do referido exame quando do desligamento do empregado, pois tal exigência somente servirá para dados estatísticos e nada contribui para a pacificação das relações trabalhistas.

Portanto, mister se faz que se altere a legislação para que seja restabelecida a redação anterior contida na Lei 12.619/2012 e que a adoção do exame toxicológico de larga janela seja uma opção facultativa do empregador e, mesmo assim, apenas quando da admissão do empregado.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2016.

MAURO LOPES
Deputado Federal
PMDB/MG

EMENDA Nº 49/16

EMENDA MODIFICATIVA_____

Alterar o artigo 2º, inciso I, da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, para dispor que:

"Art.2º (…)

" I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do artigo 145 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, a ser custeado pelo poder público."

JUSTIFICATIVA

A atividade profissional do motorista de transporte rodoviário de cargas e de transporte rodoviário de passageiros exige habilitação específica, justificando um programa de formação profissional em nível técnico, regulamentado pelo CONTRAN.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2016.

MAURO LOPES
Deputado Federal
PMDB/MG

EMENDA Nº 50/16

EMENDA MODIFICATIVA_____

Alterar a redação do artigo 235-C da CLT (excluir a hipótese de extensão do limite de até 4 horas extras seja feita apenas mediante acordo ou convenção coletiva) para que passe a dispor que:

"A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 4 (quatro) horas extraordinárias."

Alterar a redação do artigo 235-D da CLT (excluir a palavra "espontaneamente") para dispor que:

"Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem no veículo usufruindo dos intervalos de repouso."

JUSTIFICATIVA

A Lei 13.103/2015 permite a extensão do limite de horas extras até 4 diárias, mas desde que seja através de negociação coletiva (ACT ou CCT).

A extensão do limite em até 4 horas diárias é uma necessidade para a atividade do motorista profissional, haja vista que há necessidade de realização de serviços inadiáveis e não raro os veículos de transporte de cargas possuem restrição de tráfego em determinados horários, em

vias urbanas nas principais cidades do País, o que acarreta a realização de horas extras, independentemente da vontade de empregados e empregadores.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2016.

MAURO LOPES
Deputado Federal
PMDB/MG

EMENDA Nº 51/16

EMENDA ADITIVA_____

Acrescente-se onde couber:

O artigo 20 do Decreto Lei nº 73 de 21 de novembro de 1966, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 20 – ...

...

n – responsabilidade civil do transportador rodoviário pelo desvio ou roubo da carga.

JUSTIFICATIVA

O dispositivo que se pretende acrescer busca dirimir litígios entre os prestadores de serviços no transporte rodoviário remunerado de cargas e os contratantes dos serviços no que tange as obrigações e coberturas securitárias.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2016.

MAURO LOPES
Deputado Federal
PMDB/MG

EMENDA Nº 52/16

EMENDA MODIFICATIVA_____

Acrescente-se onde couber:

Alterar a redação do artigo 3º, da Lei 8.213/91, para acrescentar os seguintes parágrafos:

Art.3º (...)
§5º. No cálculo expresso no "caput" não serão considerados os cargos referentes as atividades insalubres e perigosas ou aqueles cargos, funções ou empregos que exijam licenças e habilitações técnicas.

§6º. O Sistema Nacional de Empregos do Ministério do Trabalho (SINE) disponibilizará para as empresas cadastro com os candidatos reabilitados ou portadores de deficiência para fins de cumprimento do teor do "caput".

§7º. A empresa fica desobrigada ao cumprimento do teor do "caput" quando inexistir candidatos reabilitados ou portadores de deficiência para o cargo no cadastro do Sistema Nacional de Empregos do Ministério do Trabalho (SINE), na sua localidade.

§8º. Quando não forem alcançados os percentuais estabelecidos neste artigo, a empresa será isentada de multa caso comprove ter utilizado todos os meios possíveis para contratação de pessoas com deficiência, sem ter obtido êxito, por razões alheias à sua vontade.

JUSTIFICATIVA

Há diversas atividades econômicas onde a há predominância de empregados em funções que exigem a plena capacitação física e mental dos trabalhadores, assim como várias funções exigem habilitação específica, como é o caso de motoristas de caminhões e ônibus, vigilantes. Há atividades econômicas em que as funções da área operacional representam, em média, de 70% a 90% do quadro funcional, e exigem plena capacitação física e mental. Portanto, como a

cota é calculada sobre o total de empregados, as empresas têm de contratar o portador de deficiência para trabalhar na área administrativa ou em outras áreas, apenas para buscar o atingimento da cota, muitas vezes em funções que oferecem risco à saúde do trabalhador.
Outra dificuldade é que os deficientes, quando são encontrados, não estão qualificados para o trabalho e a jurisprudência trabalhista entende que, havendo demissão do deficiente a empresa deve contratar outro no seu lugar.
É necessária uma mudança na legislação para que a Lei de Cotas seja revisada para adaptar a exigência da contratação às necessidades de algumas atividades econômicas. Dessa forma haveria a real inclusão do deficiente no mercado de trabalho e em funções onde ele realmente possa desenvolver todo o seu potencial.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2016.

MAURO LOPES
Deputado Federal
PMDB/MG

EMENDA Nº 53/16

EMENDA MODIFICATIVA _____

Acrescente-se onde couber:

A Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros mediante remuneração, o transporte de carga própria, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador e outros intervenientes no contrato de transporte e sua operação.

Art. 2º A atividade econômica de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiro mediante remuneração é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em

regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

§1º O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, 1 (um) único veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - ter sido aprovado em curso específico;

III – possuir apólice de seguro de responsabilidade civil contra danos pessoais e materiais a terceiros contratado em seu próprio nome, admitida a estipulação pela empresa de transporte no caso de subcontratação;

§ 3º as Cooperativas de Transporte de Cargas serão formadas exclusivamente por transportadores autônomos de Cargas pessoas físicas e deverão atender o disposto no inciso II do §2º deste artigo e comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de todos os seus associados, vedada a utilização de veículo próprio e a associação de pessoa jurídica.

Art. 4º - O contrato de transporte será celebrado entre a ETC e outra ETC, ou entre a ETC e o TAC, ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC e definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

Art. 5º-A ....

...

§3º Aplica-se o disposto no caput à Empresa de Pequeno Porte de Transporte Rodoviário de Cargas - EPPTRC, assim considerada a que possuir, em sua frota, até 4 (quatro) veículos automotores registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC.

§7º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas TAC poderão ser objeto de negociação entre as partes.

Art. 6º – ...
Parágrafo Único – O conhecimento de transporte comprova o contrato de transporte e será de emissão exclusiva da Empresa de Transporte de Cargas – ETC e da Cooperativa de Transporte de Carga – CTC.

Art. 11 – ...
§1º O transportador obriga-se a comunicar ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino quando se tratar de carga a ser por ele retirada.

...
§9º O embarcador e o destinatário da carga são solidariamente responsáveis pelo pagamento da estadia estabelecida no §5º e são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, valendo para a comprovação do horário da chegada os registros efetuados para o controle do tempo de direção e da jornada de trabalho do motorista estabelecidos na Lei 13.103 de 2015 sob pena de serem punidos com multa em benefício do transportador ETC ou TAC que será igual ao valor do frete ou a 5% (cinco por cento) do valor da carga, aquele que for maior.

Art. 12 – .....

Parágrafo único. Todas as despesas decorrentes das operações efetuadas na forma prevista no inciso IV serão de responsabilidade do expedidor ou do destinatário, vedada a cobrança do transportador a qualquer título.

Artigo 13 – É de contratação exclusiva da ETC o seguro obrigatório transporte rodoviário de cargas RCTR-C em apólice única por RNTRC – Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Carga da empresa, vedada a estipulação pelo contratante dos serviços ou de terceiros.
I – revogado
II – revogado

Parágrafo único – revogado

Art. 13-B – É facultado ao transportador o gerenciamento de risco, podendo contratar terceiro para a execução desse serviço.

Parágrafo Único – o terceiro contratado será responsável pelos danos decorrentes da falha nos serviços.

Art. 17-A – O expedidor e o destinatário são responsáveis solidariamente pelo pagamento do frete em dobro nos casos da devolução ou reentrega da mercadoria, ou da recusa do recebimento.

JUSTIFICATIVA

As propostas apresentadas têm como objetivo deixar claros as responsabilidades entre as partes envolvidas nas operações da atividade de transporte rodoviário remunerado de cargas de modo e proporcionar maior segurança jurídica na contratação dos serviços de correntes deste.

Sala da Comissão, em 28 de junho de 2016.

MAURO LOPES
Deputado Federal
PMDB/MG

EMENDA Nº 54/16

EMENDA ADITIVA_____

Acrescente-se onde couber:

Art. 1º O art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 6º e 7º:

"**Art. 2º** .....
.....
§ 6º A atividade de transporte de cargas indivisíveis, superdimensionadas em peso ou dimensão, só poderá ser realizada pelas empresas de que dispõe o inciso II.

§ 7º A ETC que realizar a atividade de que trata o § 6º manterá reserva técnica que assegure a continuidade da operação sempre que o transporte se der em via pública, conforme o regulamento." (NR)

Art. 2º A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo 2º-A:

"**Art. 2º-A.** São atividades complementares ao transporte rodoviário de cargas o rolamento e o içamento de cargas.

§ 1º As empresas que exercem as atividades de que trata o *caput* deverão ter sede no Brasil.

§ 2º As empresas que exercem as atividades de que trata o *caput* cadastrarão no RNTR-C os equipamentos usados nessas atividades."

JUSTIFICAÇÃO

A atividade de transporte de cargas excedentes (aquelas indivisíveis, com peso ou dimensões que não permitem o transporte em caminhões comuns) é cada vez mais importante para a economia brasileira. São itens tais como turbinas de usinas hidroelétricas, transformadores industriais, escavadeiras para a construção civil, estruturas para parques eólicos de eletricidade, partes de plataformas de petróleo, e até mesmo vagões inteiros de metrô.

Entretanto, as exigências feitas para o transporte de itens comuns não são suficientes para o transporte de cargas especiais. Quando esse tipo de operação é realizado em via pública, se a carga não puder ser movimentada dentro do horário previsto pela autoridade competente, existe grande potencial de prejuízo à população devido à restrição ao tráfego na via. Por isso, entendemos que o transporte dessas cargas tenha de ser executado apenas por empresas de transporte e que estas mantenham reserva técnica para evitar o bloqueio das vias públicas no caso de pane em um de seus veículos.

Outro aspecto importante da movimentação desse tipo de carga é a necessidade de operações de rolagem ou içamento, tanto na origem quanto no destino do material. Tais procedimentos só existem em função do transporte da carga especial. Por isso, considero que são atividades complementares e que devam ser realizadas sob a regulamentação da Lei nº 11.442, de 2007, e com equipamentos registrados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

São esses os motivos que nos levam a apresentar este projeto, e que esperamos sejam capazes de sensibilizar os nobres Pares.

Sala das comissões, 30 de junho de 2016

Deputado

MAURO LOPES
PMDB/MG

EMENDA Nº 55/16

EMENDA SUPRESSIVA_____

Suprima-se o inciso VI do art. 2º do Projeto de Lei nº 4.860 de 2016.

JUSTIFICATIVA

A criação de Cooperativa de Transportador de Carga Própria afronta o princípio cooperativo de aglutinar pessoas físicas com interesse de cooperação, prestando-se para juntar empresas que fazem o transporte de carga própria, propiciando concorrência desleal com o transporte organizado como atividade econômica, além de propiciar a sonegação de tributos.

Sala das comissões, 29 de junho de 2016

DEPUTADO MAURO LOPES
PMDB/MG

EMENDA Nº 56/16

EMENDA ADITIVA_____

Incluir no texto do Projeto de Lei um parágrafo único ao Artigo 1º , com o seguinte teor:

Art. 1º .....

Parágrafo Único - No caso de transporte de produtos perigosos, será observado exclusivamente o disposto em lei federal, considerando-se as competências estabelecidas nos arts. 22 e 24 da Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001.

JUSTIFICATIVA

A introdução de parágrafo similar ao Art. 1º da Lei Nº. 11.442, de 05/01/2007, foi originada na Lei nº. 12.667, de 15/06/2012, que marcou a conclusão de um Projeto de Lei que visava deixar claro que o transporte rodoviário de produtos perigosos era prerrogativa exclusiva do Governo Federal. A intenção do referido Projeto de Lei Nº. 7173/2010 foi de definir claramente a competência do Governo Federal quanto a legislação sobre o transporte rodoviário de produtos perigosos, uma vez que havia tendência dos Governos Estaduais e/ou Municipais de também legislar sobre a matéria.

Sala das comissões, 29 de junho de 2016

DEPUTADO MAURO LOPES
PMDB/MG

PARECER DO RELATOR

I – RELATÓRIO

A nobre Deputada Christiane de Souza Yared apresentou à Casa o Projeto de Lei em epígrafe com o objetivo de dispor o transporte rodoviário por conta de terceiros e mediante remuneração.

Além disso, a proposta também se debruça sobre o transporte de carga própria, sobre os mecanismos de responsabilização e seguros aplicáveis ao transporte rodoviário e sobre normas de segurança na atividade.

A iniciativa caracteriza a atividade comercial, aberta à pessoa física ou jurídica, em regime de livre concorrência, porém sujeita à previa em Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C, sob a responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Para tanto, os transportes são divididos nas categorias de Transportador Autônomo de Cargas – TAC, Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas, Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP, Cooperativa de Transporte Rodoviário de Carga Própria – CTCP.

Além de conceituar tais categorias delimitá-las, conforme sejam exercidas por pessoas físicas ou jurídicas, a iniciativa descreve o elenco de documentos e exigências necessárias para que elas se inscrevam no RNTC-C.

A iniciativa prossegue criando a figura do TAC- agregado TAC-independente, estabelecendo a não caracterizarão vínculo de emprego nas relações contratuais e Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador e entregando à justiça comum a competência para o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

Adiante dispõe sobre as formalidades no de pagamento do frete ao transportador, sobre as formalidades para a quitação dessa a obrigação e de se seus acessórios e sobre a responsabilidade solidária em caso de inadimplemento e o valor comprobatório dos recibos de depósito. Em seguimento o Projeto trata das responsabilidades decorrentes da emissão do contrato ou conhecimento de transporte em relação aos transportadores, das consequências do atraso, da obrigação de comunicação de chegada da carga ao destino, dos prazos para retirada pelo destinatário, para carga e descarga, dispondo os valores indenizatórios pelo descumprimento desse último.

Na sequência, a proposta estabelece de forma detalhada a responsabilidade na contratação de seguros nas operações de transporte e dispõe sobre os pontos de parada e descanso dos motoristas. Ao final, estabelece multas pelo descumprimento da legislação, modifica dispositivos do Código Penal relativos aos crimes de roubo, extorsão e receptação.

Na justificação, a autora revela sua preocupação com atualizar e aprimorar as normas para a regulação do transporte rodoviário de cargas, ampliando conceitos e estabelecendo nova gradação para as empresas de transporte de cargas, que poderão ser classificadas como de pequeno porte, A autora destaca a importância da distinção entre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, e o transporte de carga própria, além da contratação de seguros aplicáveis ao transporte.

No prazo regimental foram apresentadas cinquenta e seis emendas. Assim, de forma esquemática, temos:

Emenda nº 1, do Deputado Covatti Filho, propondo a atividade de TAC para até 3 veículos e TAC Auxiliar;

Emenda nº 2, do deputado Covatti Filho, propondo alterações acerca do Cadastro das Cooperativas na ANTT, de modo a incluir cadastro de Cooperativa de Transporte de Cargas no RNTR-C da ANTT;

Emenda nº 3, do Deputado Covatti Filho, propondo a criação de fundo para auto seguro e cancelando autos de infração da Secretaria de Seguros Privados — SUSEP;

Emenda nº 4, do Deputado Valdir Colatto, acrescentando a obrigação de condições adequadas e registro de entrada e saída nos terminais e outros locais de espera dos motoristas;

Emenda nº 5, do Deputado Valdir Colatto, equiparando ao TAC a ETC de até três veículos;

Emenda nº 6, do Deputado Valdir Colatto, desobrigando CTC a ter cadastro na ANTT;

Emenda nº 7, do Deputado Valdir Colatto, dispondo sobre ações que representem manipulação de produtos fruto de fortuitos, criminalizando os autores e incluindo a receptação de mercadoria objeto de furto e roubo de carga;

Emenda nº 8, do Deputado Valdir Colatto, modificando os dispositivos sobre o cadastro da CTCA e obrigando o cadastro na Organização das cooperativas do Brasil — OCB;

Emenda nº 9, do Deputado Valdir Colatto, excluindo a obrigação do CIOT para pagamento das CTC aos seus cooperados, permanecendo tal obrigação para TAC, equiparados em até três veículos, com a exclusão da CTC;

Emenda nº 10, do Deputado Valdir Colatto, autorizando a criação de fundo para auto seguro e cancelando autos de infração da SUSEP;

Emenda nº 11, do Deputado Valdir Colatto, tornando o cadastro do veículo no RNTC apenas informativo;

Emenda nº 12, do Deputado Valdir Colatto, aperfeiçoando a definição da cooperativa para os fins desse Projeto;

Emenda nº 13, do Deputado Valdir Colatto, excluindo o MTRC da base de cálculo da obrigação legal de contratação de pessoas com necessidades especiais;

Emenda nº 14, do Deputado Valdir Colatto, modificando dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho — CLT de modo a permitir que havendo dois motoristas na cabina, o descanso do motorista possa ser realizado com o veículo em movimento;

Emenda nº 15, do Deputado Valdir Colatto, estabelecendo a gratuidade do exame toxicológico, por meio do Sistema Único de Saúde — SUS;

Emenda nº 16, do Deputado Valdir Colatto, reconhecendo a fidedignidade do rastreador para controle de jornada do motorista;

Emenda nº 17, do Deputado Hugo Leal, assegurando a gratuidade do exame toxicológico e a estabilidade do empregado por três meses em caso de exame positivo;

Emenda nº 18, do Deputado Hugo Leal, estabelecendo a obrigatoriedade do exame toxicológico somente quando houver laboratório no município ou região;

Emenda nº 19, do Deputado Hugo Leal, estabelecimento o impedimento, em caso de positivação do exame toxicológico por 30 a 90 dias e a comunicação ao RENACH;

Emenda nº 20, do Deputado Gonzaga Patriota, obrigando que todo transporte seja acompanhado de MDF-e e CIOT seja apensado ao MDFE;

Emenda nº 21, do Deputado Gonzaga Patriota, aumenta a indenização para duas vezes valor do frete;

Emenda nº 22, do Deputado Gonzaga Patriota, estabelecendo a obrigatoriedade exclusiva da TRC e registro na apólice no MDF-e;

Emenda nº 23, do Deputado Gonzaga Patriota, tornando obrigatório o seguro ambiental para transporte de produtos perigosos;

Emenda nº 24, do Deputado Gonzaga Patriota, com o mesmo conteúdo da emenda nº 23, dispondo sobre também o seguro obrigatório;

Emenda nº 25, do Deputado Gonzaga Patriota, estabelecendo o Seguro Obrigatório RCTR-C, e exonerando a obrigação de indenização por parte de seguradora em caso de ausência da averbação do Transporte não estiver averbado;

Emenda nº 26, do Deputado Gonzaga Patriota, estabelecendo a obrigação de averbação antecipada para o Seguro Obrigatório RCTR-C;

Emenda nº 27, do Deputado Gonzaga Patriota, dando competência à ANTT para regulamentar o Pagamento Eletrônico de Frete;

Emenda nº 28, do Deputado Vanderlei Macris, alterando dispositivos da lei 8213, de 1991, que dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências, para alterar a obrigação de contratação de pessoas com necessidades especiais e excluir a multa em caso de impossibilidade de cumprimento da cota;

Emenda nº 29, do Deputado Vanderlei Macris, acrescentando dispositivos ao Projeto para cassar a eficácia da inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda - CNPJMF do estabelecimento envolvido com roubo de Carga;

Emenda nº 30, do Deputado Vanderlei Macris, alterando a redação do art. 20 do Decreto Lei nº 73 de 21 de novembro de 1966, para dispor sobre responsabilidade civil do transportador rodoviário pelo desvio ou roubo da carga;

Emenda nº 31, do Deputado Vanderlei Macris, alterando dispositivos da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, para dar ao motorista acesso gratuito a curso técnico profissionalizante, com normatização pelo CONTRAN;

Emenda nº 32, do Deputado Vanderlei Macris, alterando dispositivos da Lei nº 11.442, de 2007, para deixar claro que a jornada do motorista não tem horário fixo;

Emenda nº 34, do Deputado Vanderlei Macris, alterando dispositivos da Lei 13.103, de 2015, para dispor sobre o direito de receber salário durante tempo de espera e descanso automático a partir segunda hora;

Emenda nº 35, do Deputado Vanderlei Macris, alterando o art. 235-C da CLT, para excluir a hipótese de extensão do limite de até 4 horas extras seja feita apenas mediante acordo ou convenção coletiva, e o art. 235-D da CLT, para excluir a palavra "espontaneamente", e dispositivos da Lei 13103, de 2015, para permitir que o motorista possa fazer quatro horas extras sem necessidade de instrumento coletivo;

Emenda nº 36, do Deputado Mauro Lopes Institui normas para regulação do transporte rodoviário de carga em território nacional e dá outras providências. Inteiro teor Gerenciamento de Riscos obriga registro na ANTT e dá outras providências

Emenda nº 37, do Deputado Mauro Lopes, mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - Emenda nº 21.

Emenda nº 38, do Deputado Mauro Lopes, mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - Emenda nº 22.

Emenda nº 39, do Deputado Mauro Lopes, mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - Emenda nº 23.

Emenda nº 40, do Deputado Mauro Lopes, mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - Emenda nº 26.

Emenda nº 41, do Deputado Mauro Lopes, mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - Emenda nº 20.

Emenda nº 42, do Deputado Mauro Lopes, mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - Emenda nº 27.

Emenda nº 43, do Deputado Mauro Lopes, dispondo sobre o Seguro Obrigatório — RCTR-C, à semelhança da emenda nº emenda 25, acima citada.

Emenda nº 44, do Deputado Mauro Lopes, tipificando e apenando condutas relativas ao roubo de carga;

Emenda nº 45, do Deputado Mauro Lopes, dispondo sobre o roubo de carga, à semelhança da emenda nº 29, acima citada;

Emenda nº 46, do Deputado Mauro Lopes, dispondo sobre a jornada do motorista, à semelhança da emenda nº 33, acima citada.

Emenda nº 47, do Deputado Mauro Lopes, também dispondo sobre a jornada do motorista, à semelhança da Emenda 34, acima citada;

Emenda nº 48, do Deputado Mauro Lopes, tornando facultativo a realização de exame toxicológico previsto na lei;

Emenda nº 49, do Deputado Mauro Lopes, dispondo sobre a formação do motorista profissional, à semelhança da Emenda nº 31, acima citada;

Emenda nº 50, do Deputado Mauro Lopes, dispondo sobre a jornada de trabalho do motorista, à semelhança da Emenda nº 35, acima citada;

Emenda nº 51, do Deputado Mauro Lopes, dispondo sobre o roubo de carga, à semelhança da Emenda nº 30, acima citada;

Emenda nº 52, do Deputado Mauro Lopes, dispondo sobre a forma de cálculo para a cota legal de contratação de pessoas com necessidades especiais , à semelhança da Emenda nº 28, acima citada;

Emenda nº 53, do Deputado Mauro Lopes, mesma emenda solicitada por Macris - emenda 32.

Emenda nº 54, do Deputado Mauro Lopes, modificando a Lei nº 11.442, de 2007, para dispor sobre a carga indivisível;

Emenda nº 55, do Deputado Mauro Lopes, desobrigando a CTC do cadastro no RNTC da ANTT, à semelhança da Emenda nº 6, acima citada;

Emenda nº 56, do Deputado Mauro Lopes, excluindo do marco regulatório as disposições sobre os produtos perigosos;

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

Pensamos ser desnecessário recordar a importância do Transporte Rodoviário de Cargas para a economia nacional. Trata-se do mais relevante modal para deslocamento de cargas, que movimenta quase 70% de nossa produção. A atividade envolve mais de 2,5 milhões de trabalhadores, ocupando um quinto da força de trabalho no País.

São números impactantes, que se tornam ainda mais relevante em razão do fato de que o transporte é a peça fundamental nos esquemas logísticos, que por sua vez são a ferramenta essencial para o aumento da produtividade, da concorrência e da competitividade na economia.

Sem o destravamento dos gargalos logísticos, é consenso que a economia brasileira não logrará crescimento sustentável e a geração de emprego e renda ficará seriamente comprometida. Lembramos que no setor de transporte o Brasil, atuam mais de um milhão de transportadores em uma frota de mais dois milhões de caminhões. Fica claro que essa quantidade de operadores e de implementos rodoviários deriva facilmente para o caos, para a ineficiência e para prejuízos econômicos se o setor não for organizado de maneira eficiente. Nesse sentido, entendemos como muito oportuno o Projeto de Lei em análise, que se dispôs a enfrentar a matéria. Pelo volume e pela abrangência da proposta e das emendas observa-se necessidade da criação de um novo marco regulatório para o setor, de maneira codificada, à semelhança da renovação recentemente levada a cabo pelo Congresso Nacional de outras importantes codificações de nosso sistema jurídico, como o Código Civil .

Em razão do exposto votamos

a) Pela adequação financeira e orçamentária deste e das emendas 1 a 56, de 2016.

b) Pela Constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e das emendas 1 a 56, de 2016.

c) E no mérito pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.860, de 2016 e das Emendas nºs 2, 7, 12, 13, 20, 22, 23, 24, 26, 29, 30, 36, 38, 39, 40, 41, 44, 45 e 51, na forma do Substitutivo anexo e;

d) E no mérito pela rejeição das Emendas nºs 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10,11, 14,15,16, 17, 18, 19, 21, 25, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55 e 56.

Sala da Comissão, em 27 de outubro de 2017.

Deputado Nelson Marquezelli

1º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.860, de 2016.

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º.Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC – em vias públicas, no território nacional, os mecanismos e a responsabilidade nas operações de transporte, e dá outras providências.

SEÇÃO I

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL

DAS CATEGORIAS

Art 2º.O TRC é atividade de natureza comercial, aberta à exploração por pessoa física ou jurídica, em regime de livre concorrência, nas seguintes categorias econômicas:

I - Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que exerce, habitualmente, atividade profissional de transporte rodoviário de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária, em qualquer caso, de 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de cargas, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, sociedade cooperativa constituída na forma da Lei;

IV - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei, que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, possua no mínimo 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

V - Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP, pessoa física ou jurídica que seja proprietário, coproprietário ou arrendatário de no mínimo 1 (um) veículo automotor de carga registrado no órgão de trânsito em seu nome, na categoria “particular”;

§1º Entende-se como Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP aquele que exerce a atividade em transporte de carga exclusivamente para consumo próprio ou de sua controladora ou controlada, bem como para a distribuição dos produtos por ele produzidos ou comercializados, sendo vedado o transporte mediante remuneração.

§2º Em qualquer categoria prevista neste artigo, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

§3º A ANTT deverá disponibilizar, sem custo, as informações e sistemas que gerenciam o Registro de Transporte Rodoviário de Cargas à Polícia Rodoviária Federal.

Art 3º.São consideradas categorias econômicas assessórias ao Transporte Rodoviário de Carga as seguintes modalidades:

I - Motorista de Transporte Rodoviário de Cargas – MTRC, motorista profissional empregado e habilitado pelo órgão de transito como condutor do veículo automotor de carga;

II - Responsável Técnico – RT, profissional com formação superior ou curso técnico equivalente na área de transporte que responde administrativamente junto à ANTT pela observância de programa interno, nos termos estabelecidos pela Agência, de adequação e manutenção de veículos, equipamentos e instalações, bem como pela qualificação e treinamento profissional dos motoristas e de prestadores de serviço na área de transporte rodoviário de cargas;

III- Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário – GRTR, pessoa jurídica que, mediante contrato, assume o gerenciamento e monitoramento dos riscos durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, ou de mercadorias armazenadas, com objetivo de mitigar desvios, acidentes, roubos e assaltos à carga e ao veículo;

IV - Empresa de Atendimento a Emergências – EAE, pessoa jurídica que, mediante contrato, assume o gerenciamento, monitoramento, atendimento emergencial e pós-emergencial no caso de acidentes com produtos perigosos e contaminantes durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, com objetivo de mitigar as consequências danosas ao meio ambiente e às pessoas.

V - Instituição de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete – IPEF, pessoa jurídica, que, por sua conta e risco, é responsável por servir como meio o pagamento eletrônico de frete;

VI - Empresa de Vale-Pedágio – EVP, pessoa jurídica, responsável, por sua conta e risco, por disponibilizar, divulgar e comercializar, em âmbito nacional, o Vale-Pedágio obrigatório em Lei, e disponibilizar e instalar os softwares e equipamentos necessários à implantação do sistema;

VII - Operadora Eletrônica de Frete – OEF, empresa, organização ou grupo que por meio de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades, acessível por meio de terminal conectado à rede mundial de computadores, rede particular ou telefônica, que organiza, opera contato, ou faz corretagem de serviço de transporte entre tomadores de serviço de transporte, transportadores autônomos, empresas e cooperativas de transporte.

Paragrafo único. Em qualquer categoria prevista neste artigo, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Carga – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, exceto a referida no inciso I.

DO REGISTRO NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA – RNTRC

Art 4º.Para a inscrição no RNTRC fica o interessado obrigado a comprovar os seguintes requisitos específicos, de acordo com a categoria:

I – TAC:

a) comprovar ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de 1 (um) veículo automotor de carga, devidamente registrado em seu nome no órgão de trânsito como veículo de aluguel;

b) ter sido aprovado em curso específico ou comprovar experiência na atividade conforme regulamento;

c) possuir Cadastro de Pessoas Físicas – CPF ativo.

II - ETC:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) comprovar ser proprietária de, pelo menos, 11 (onze) veículos automotores de cargas, devidamente registrados em seu nome no órgão de trânsito como veículos de aluguel;

d) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas como principal atividade econômica;

e) manter RT por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

f) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

III - CTC:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas;

d) manter RT por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

e) ter patrimônio mínimo, subscrito e integralizado, de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES);

f) admitir como cooperados somente o TAC e a ETPP.

IV - ETPP:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) comprovar ser proprietária ou arrendatária de, no mínimo, (1) um veículo automotor de carga, devidamente registrados no País em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

d) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas como principal atividade econômica;

e) manter RT por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

f) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

V - TCP:

a) ter sede ou domicilio no Brasil;

b) comprovar ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de 1 (um) veículo automotor de carga, devidamente registrado em seu nome no órgão de trânsito na categoria “particular”;

c) manter RT por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

d) pessoas jurídicas acima de 11 (onze) veículos ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

VI - RT:

a) possuir registro expedido pela ANTT, para sua categoria, podendo ficar responsável por mais de uma ETC, ETPP, CTC ou TCP, respeitado o número máximo de veículos sob sua guarda, definido em regulamento;

b) possuir CPF ativo.

VII – GRTR:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo.

c) ter como objeto social a prestação de serviços relativos ao gerenciamento de riscos, compreendendo os projetos e as ações de prevenção, preparação e resposta rápida no caso de ocorrências de assaltos e roubos de carga ou do veículo;

d) comprovar, perante ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, inclusive por meio de central de atendimento telefônico gratuito ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana

e) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

VIII – IPEF:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) comprovar, perante ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento telefônico gratuito ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana;

d) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

IX – EVP:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) comprovar, perante ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento telefônico gratuito ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana;

d) disponibilizar para a ANTT as informações referentes ao Vale-Pedágio obrigatório emitido, na forma e prazo definidos pela Agência;

e) comprovar o credenciamento de todas as operadoras de rodovias sob pedágio de acordo com os modelos e sistemas operacionais aprovados pela ANTT;

f) comprovar não possuir qualquer vinculação societária, direta ou indireta com as operadoras de rodovias sob pedágio;

g) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

X- EAE;

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) ter como objeto social a ação de combate a emergências e medidas para minimizar suas consequências e impactos em toda a cadeia do transporte;

d) comprovar, perante ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento telefônico gratuito ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana;

e) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

XI – OEF:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) comprovar, perante ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento telefônico gratuito ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana;

d) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

§1º Caberá à ANTT a definição de estrutura curricular mínima dos cursos de formação técnica ou de nível superior que satisfaçam às exigências de aprovação como Responsável Técnico - RT, bem como da comprovação pelo mesmo da realização dos referidos cursos.

§2º O Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC terá validade de 3 (três) anos, devendo ser renovado conforme regulamentação da ANTT.

§3º Deverá constar no veículo automotor de carga, na forma a ser regulamentado pela ANTT, o número de registro no RNTRC de seu proprietário ou arrendatário.

Art 5º.O RNTRC será cancelado:

I – voluntariamente, a pedido do interessado;

II – compulsoriamente, nos seguintes casos:

a) por óbito, quando pessoa física, ou encerramento da pessoa jurídica

b) em virtude de decisão definitiva em processo administrativo da ANTT.

Parágrafo único. Quando um cadastro for cancelado pela ANTT em razão de situação irregular, os sócios e representantes responsáveis ficarão impedidos de obter novo registro, em qualquer categoria, pelo prazo de 5 (cinco) anos, sem prejuízo de responder civilmente por seus atos durante o exercício da atividade.

Art 6º.A ANTT manterá cadastro único para o MTRC, que conterá, no mínimo:

I - dados pessoais e profissionais;

II - penalidades;

III - histórico de cursos, exames e prontuários; e

IV - outras informações que a ANTT julgar importantes para o exercício da profissão.

§1º Caberá à ANTT a regulamentação do cadastro do MTRC, inclusive com prerrogativa de alterar e adicionar itens obrigatórios.

§2º Para a elaboração do cadastro de que trata o *caput* a ANTT poderá utilizar sem custos, os dados do Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH, e do Cadastro Permanente das Admissões e Dispensas de Empregados – CAGED.

§3º Para a elaboração do cadastro de que trata o *caput* a ANTT poderá firmar termo de cooperação com entidades sindicais representativa de grau superior da categoria em referência.

§4º A ANTT deverá disponibilizar, sem custo, as informações do MTRC à Polícia Rodoviária Federal.

DA DOCUMENTAÇÃO E DOS SEGUROS OBRIGATÓRIOS DA VIAGEM

Art 7º.O Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) é o documento que caracteriza a operação de transporte de cargas, na forma regulamentada pela ANTT.

§1º As Fazendas Públicas dos Estados e do Distrito Federal deverão regulamentar e implementar o Manifesto Eletrônico de Documento Fiscal – MDF-e, para todas as operações de transporte de cargas no prazo máximo de 1 (um) ano da data de publicação desta Lei.

§2º Para implementação do DT-e, e do DAT, a ANTT poderá utilizar-se das informações contidas no MDF-e, no Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), na Nota Fiscal Eletrônica (NF-e) e na Nota Fiscal Eletrônica ao Consumidor (NFC-e).

§3º Todas as informações do MDF-e e CT-e deverão ser fornecidas sem ônus à pelos emitentes e Fazendas Públicas da União, dos Estados e do Distrito Federal, na forma e prazos estipulados em regulamento pela Agência.

§4º A responsabilidade pela emissão do DT-e é da ETC, CTC e TCP.

§5º Admite-se a emissão do DT-e para o TAC e o ETPP nos casos em que o transporte tiver origem ou destino no estabelecimento de produtor rural, extração de madeira ou mudança.

§6º A obrigação estipulada no parágrafo anterior será do contratante do frete, podendo para tanto utilizar-se de serviço das IPEFs.

Art 8º.Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados, convenções internacionais ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de:

I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga - RCTR-C, para cobertura de danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários: ETC e CTC.

II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga - RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC e CTC;

III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais - RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e semirreboques utilizados no transporte rodoviário de carga: o proprietário.

§1º A responsabilidade pela contratação dos seguros de que trata inciso I e II deste artigo, conforme cada caso é do transportador ou cooperativa, cabendo exclusivamente a este a escolha da seguradora ou entidade responsável pela prestação das coberturas, sendo vedada a estipulação pelo tomador do serviço de transporte.

§2º A imposição pelo tomador do serviço de transporte de contratação de seguros de seguradora específica constitui infração à ordem econômica, punível nos termos da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§3º A imposição, pelo tomador do serviço de transporte, de contratação de seguros contra riscos, já cobertos pelas apólices do transportador, terão os custos suportados diretamente pelo tomador do serviço, e, neste caso, fica expressamente proibida qualquer outra obrigação por parte do transportador, inclusive de Plano de Gerenciamento de Risco - PGR.

§4º O seguro de que trata o inciso II, no caso de mercadorias não visadas para roubo, de acordo com tabela SUSEP de sinistralidade, poderá deixar de ser feito quando previsto em contrato entre o tomador do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o tomador do serviço responsável pela perda, sem qualquer ônus ao transportador.

§5º O seguro de que trata o inciso III deste artigo poderá ser feito em apólice globalizada, envolvendo toda a frota, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos.

§6º Todos os seguros de que trata o *caput* e os incisos deste artigo deverão ter limite compatível com as atividades ou valores de carga a que se destinam.

§7º Excepcionalmente, admite-se a contratação do seguro RC-DC pelo tomador do serviço nos casos, se o transporte se iniciar ou terminar diretamente no estabelecimento de produtor rural, em caso de contratação diretamente do TAC ou ETPP, sem prejuízo do estipulado no §4º deste artigo.

§8º Fica vedado a quem quer que seja o fornecimento de Dispensa de Direito de Regresso – DDR, ou qualquer outro documento que isentem o transportador de uma ação de regresso por parte da seguradora ou do próprio tomador do serviço, em relação aos seguros aqui previstos.

§9º O transportador que contratar os seguros instituídos nos incisos I e II deste artigo, tem o direito de cobrar do tomador do serviço, taxas acessórias adicionais ao frete, para custear estes seguros.

§10. Nos casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, é assegurado ao transportador o direito junto ao tomador do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte.

> Art 9º.As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga, devidamente instituídas nos termos da Lei, poderão operar a proteção por meio de autogestão dos prejuízos, denominada auxílio mútuo, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus associados e cooperados a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados.

§1º Para fins de fiscalização e viabilidade da proteção de que trata o caput serão homologadas pela ANTT somente instituições constituídas há mais de 10 (dez) anos e, que congreguem associações de auxílio mutuo presentes no mínimo em 6 (seis) unidades da federação.

§2º As associações e cooperativas que praticam o auxílio mútuo de que trata o *caput* só poderão dar proteção aos comprovadamente associados ou cooperados, cabendo à ANTT conjuntamente com as entidades homologadas de acordo com o parágrafo anterior, estabelecer as normas de conduta e regras de fiscalização desta prática, a partir da data de publicação desta Lei.

DO GERENCIAMENTO DE RISCOS DE TRANSPORTE DE CARGA

> Art 10. Nos seguros obrigatórios de RCTR-C (Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas) e RC-DC (Responsabilidade Civil por Desaparecimento de Carga), segurado e segurador

poderão estabelecer, em comum acordo, o Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro.

§1º Existindo o PGR como parte integrante da apólice de seguros RCTR-C e RC-DC, não poderá o tomador do serviço de transporte exigir da transportadora um novo PGR.

§2º O contratante do frete tomador de serviço poderá solicitar medidas complementares ao PGR, referentes à escolta, rastreamento, entre outras, devendo, se ocorrer, assumir todos os custos e despesas decorrentes das medidas solicitadas, pagando diretamente ao prestador de serviço ou à transportadora, conforme o caso.

§3º Se a seguradora solicitar ao transportador que o transporte ou a armazenagem sejam acompanhados por uma Gerenciadora de Risco de Transporte de Carga - GRTR, os valores referentes ao rastreamento do veículo, manutenção de equipamentos, comunicação, mensagens e outros eventos solicitados, bem como demais serviços inerentes, serão suportados e pagos pela seguradora ao transportador, cuja taxa será destacada em campo específico no documento fiscal do transporte, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos com cobertura securitária.

§4º Se os custos definidos no parágrafo anterior forem do transportador, este tem direito ao recebimento de uma taxa específica, que incidirá sobre o valor da mercadoria, para cobrir os custos, de acordo com a carga a ser transportada ou armazenada, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos com cobertura securitária.

Art 11. Se a GRTR impuser ao transportador um PGR, o plano deverá ser informado com antecedência, podendo este sugerir alterações se julgá-lo insatisfatório ou inaplicável, devendo, em caso de concordância, dar seu aceite formal, obrigando-se a cumpri-lo.

§1º A GRTR deverá gerar um número de Autorização de Embarque único para cada viagem, e o mesmo deverá constar em campo específico ou na observação do documento de transporte, conforme regulamento.

§2º O PGR deve estar em conformidade com a legislação em vigor, principalmente no que se refere às obrigações de repouso e descanso dos motoristas de que trata a Lei, bem como atentar-se aos riscos à segurança viária, considerando sempre locais de parada para refeição e repouso.

§3º Considera-se inválido o PGR se não houver um aceite formal por parte do transportador.

§4º Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados, em caso de ocorrência de sinistro relativo a desvios de carga, perdas, roubo ou assalto, bem como outros cobertos pela apólice.

§5º A GRTR será responsável perante a seguradora por casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, em consequência de falhas operacionais em sua prestação de serviço, ficando obrigada ao ressarcimento junto à seguradora do valor indenizado ao transportador referente à mercadoria sinistrada.

§6º A ANTT poderá regulamentar Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, objetivando transparência e padronização de procedimentos.

Art 12. A GRTR deverá possuir seguro de Responsabilidade Civil Profissional, com limite compatível às suas atividades, para cobertura de furto ou roubo nas operações para as quais seja contratada, tendo como beneficiário o contratante do serviço junto à GRTR.

DAS RELAÇÕES CONTRATUAIS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Art 13. Na contratação do serviço não eventual de transporte, independente da quantidade ou volume, a duração mínima do contrato será de:

I – 24 (vinte e quatro) meses, quando se tratar de serviço com equipamentos já existentes no transportador ou seus subcontratados, e padrão de mercado;

II – 48 (quarenta e oito) meses, quando se tratar de equipamento específico ou novo para atender o referido contrato.

§1º Serão considerados de longa duração os contratos constantes nos incisos I e II deste artigo.

§2º Serão admitidos acordos com prazo menor, previamente estipulado na confirmação dos serviços contratados, desde que definindo a sazonalidade e cadência, nos transportes de insumos e produtos agrícolas.

Art 14. Em caso de subcontratação, o contrato a ser celebrado entre o transportador contratante e o subcontratado definirá a forma de prestação de serviço do subcontratado como agregado ou independente.

§1º Denomina-se “agregado” o TAC ou ETPP que coloca, com exclusividade, mesmo que periodicamente, veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por empregado seu, a serviço do contratante, mediante remuneração certa.

§2º Denomina-se “independente” o TAC ou ETPP que presta serviços de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

Art 15. A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o artigo anterior, com exclusividade ou não, ainda que feita habitualmente, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constituindo relação de trabalho, e, portanto, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

§1º Compete somente à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

§2º O foro para dirimir controvérsias decorrentes da contratação do transporte de cargas será o domicílio do contratado ou do local da prestação de serviço.

Art 16. As condições do contrato de transportes de cargas poderão ser ajustadas mediante acordos comerciais homologados entre os respectivos sindicatos, desde que estejam em conformidade com a Constituição Federal.

Parágrafo único: Os acordos de que trata este artigo, poderão ser submetida à arbitragem, mediação, conciliação ou à justiça comum para solucionar questões decorrentes da atividade e relação comercial entre elas.

Art 17. Em qualquer caso de contratação de serviço de transporte pelo tomador do serviço, o pagamento será à vista, contra entrega da carga, salvo estipulação expressa em contrário, que não poderá prever prazo superior a trinta dias após término do serviço.

Parágrafo único: A inadimplência no pagamento do frete contratado implica multa de, no mínimo, 2% (dois por cento), além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, e correção monetária correspondente.

Art 18. O pagamento do serviço de transporte ao TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT, a critério do prestador de serviço.

§1º A conta de depósito ou meio de pagamento deverá ser de titularidade do próprio TAC, identificada no documento de transporte.

§2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, são solidariamente responsáveis pela obrigação prevista no *caput* deste artigo, resguardado o direito de regresso destes contra os primeiros.

§3º As tarifas bancárias decorrentes do uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete TAC correrão por conta do responsável pelo pagamento até o limite de uma transferência e dois saques por operação de transporte.

§4º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata este artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC.

§5º O descumprimento do disposto no *caput* sujeitará o infrator a multa administrativa, conforme regulamentação da ANTT, e à obrigação de indenizar o contratado em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete para a viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

§6º As CTC deverão efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do *caput* deste artigo.

Art 19. Salvo em caso de retenção de impostos e de contribuições previstas em Lei ou convencionados por acordo comercial, ficam proibidos descontos de qualquer natureza por parte do contratante sobre o valor dos serviços realizados, sem a prévia e expressa autorização do transportador.

§1º Os descontos referentes a avarias e faltas, acordados entre as partes, somente poderão ser realizados, por meio de emissão de documento fiscal idôneo pelo tomador do serviço ou remetente.

§2º Sem prejuízo do disposto no *caput* e no parágrafo anterior, descontos em razão de danos e avarias nas mercadorias transportadas ficam ainda condicionados à entrega dos produtos salvados ao transportador ou à seguradora.

Art 20. Todos os custos de serviços acessórios do transporte, envolvendo carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, gerenciamento de risco, escolta, dentre outros que o tomador do serviço ou expedidor impuser ao transportador, são de responsabilidade do tomador do serviço.

DO PRAZO DE ENTREGA, DEVOLUÇÃO E RETORNO DA CARGA TRANSPORTADA

Art 21. A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.

Parágrafo único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art 22. O transportador informará ao tomador de serviço ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou DT-E, o prazo previsto para a entrega da mercadoria, por meio regulamentado pela ANTT.

§1º O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro dos prazo estabelecido conforme o *caput*.

§2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos da data estipulada, o tomador de serviço ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las, poderá declará-las perdidas, salvo em caso de ocorrência de trânsito, problemas de trafegabilidade, quebra do veículo, ou problemas decorrentes de fiscalização em trânsito, que deverão ser comunicadas pelo transportador ao tomador do serviço.

§3º Quando a carga por qualquer motivo ficar armazenada nas dependências do transportador, deverá ser informada ao tomador do serviço.

§4º Sem prejuízo do direito do transportador de cobrança da armazenagem, a carga de que trata o parágrafo anterior ficará à disposição do interessado, pelo prazo de 15 (quinze) dias após a comunicação, se outra condição não for pactuada, findo o qual, não sendo retirada, será considerada abandonada, ficando o transportador autorizado a dar-lhe o destino que melhor lhe parecer.

§5º Sem prejuízo do valor do frete, não sendo a carga retirada ou descarregada, o contratante ficará obrigado a indenizar o transportador pela armazenagem no valor previsto em contrato ou no documento de transporte, pelo tempo total em que a carga ficar à disposição.

§6º Se a carga for perecível e houver recusa de recebimento pelo destinatário, por problemas alheios ao transportador, o tomador do serviço ficará responsável pelo destino correto e descarte da carga, ficando obrigatoriamente sujeito ao pagamento do frete da viagem e do deslocamento ida e volta até o local por ele designado, acrescido dos impostos e taxas.

§7º O transportador arcará com os prejuízos causados em decorrentes de atraso a entrega, quando houver prazo pactuado, excetuando-se motivo de força maior, obrigações do PGR, e obrigações referentes ao controle de jornada do motorista, conforme legislação vigente.

§8º Quando não definida no contrato, a responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega de que trata o parágrafo anterior é limitada ao valor do frete.

§9° Salvo se outra condição for pactuada em contrato, no caso de devolução de carga, embalagem ou paletes, considerando a carga total ou parcial da mesma, o tomador do serviço pagará ao transportador, no mínimo, o frete equivalente ao frete total de ida, na capacidade total do veículo, considerando também os reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios.

DO TEMPO DE CARGA E DESCARGA

Art 23. O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração.

§1º A importância de que trata o paragrafo anterior 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.

§2º Para o cálculo do valor de que trata o *caput*, será considerada a capacidade total de transporte do veículo.

§3º No caso de bem perecível, mercadoria com validade expirando ou produto perigoso, os prazos de descarregamento e armazenagem poderão ser reduzidos, conforme a natureza da mercadoria, devendo o transportador informar o fato ao tomador do serviço, expedidor e destinatário.

§4º O tomador de serviço ou o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador, por meio regulamentado pela ANTT, o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, e o descumprimento sujeitará o infrator a aplicação de multa administrativa, e à obrigação de indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete contratado para a viagem.

§5º Não havendo a informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamentado da ANTT, ressalvado o caso de agendamento prévio, comunicado antecipadamente ao transportador, e que, neste caso, cumprido o agendamento por parte do transportador, será considerado como horário inicial para efeito de estadia de que trata esta Lei.

Art 24. Salvo se outra condição for pactuada em contrato, no caso de devolução de carga, embalagem ou paletes, considerando a carga total ou parcial da mesma, o tomador do serviço pagará ao transportador o valor equivalente ao frete total de ida, na capacidade total do veículo, considerando também os reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios.

Art 25. O transportador arcará com os prejuízos decorrentes de atraso a entrega, quando houver prazo pactuado, excetuando-se motivo de força maior, obrigações do PGR, e obrigações referentes ao controle de jornada do motorista, conforme legislação vigente.

Paragrafo único. Quando não definida no contrato, a responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete.

DAS PERDAS E AVARIAS DA CARGA

Art 26. Com a emissão do contrato e/ou DT-e, independentemente de contratação ou subcontratação, conforme cada caso, o transportador responde pelos prejuízos por ele causados resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia.

§1º São excludentes de responsabilidade, dos transportadores e subcontratados, quando houver:

I – ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II – inadequação da embalagem ou do acondicionamento no veículo de transporte, quando imputável ao expedidor da carga;

III – quando houver avaria na embalagem, mas o produto constante do mesmo estiver intacto, e a embalagem não fizer parte do produto final de comercialização;

IV – vício próprio ou oculto da carga;

V – manuseio, embarque, estivo ou descarga executada diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

§2º Não obstante as excludentes de responsabilidades previstas no §1º deste artigo, o transportador e subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

§3º O valor a ser restituído ao tomador de serviço será determinado pelo valor especificado em manifesto de carga ou nota fiscal da mercadoria, não sendo responsabilidade do transportador qualquer valor acima do discriminado.

§4º Nos casos de perdas e avarias, não poderá o tomador de serviço exigir entrega da mercadoria física quando reembolsado pelo transportador ou seguradora;

§5º A seguradora tem o prazo máximo de 30 (trinta) dias para ressarcimento do valor da mercadoria e demais obrigações previstas nesta Lei, a contar da efetiva notificação do sinistro, após o qual é devida a multa de 10% (dez por cento) sobre o valor total da indenização, juros de 1% (um por cento) ao mês e correção monetária correspondente, em favor do beneficiário da apólice.

§6º No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro.

Art 27. Sem prejuízo da obrigação fiscal de baixa eletrônica do recebimento da mercadoria, o destinatário ou recebedor deverá conferir, no ato da entrega, as quantidades, espécies e integralidade das mercadorias, quitando, neste ato, o comprovante de entrega no documento fiscal de transporte, com as devidas ressalvas, se houver, sendo vedado a retenção do comprovante de entrega, nada mais sendo exigido ou cobrado junto ao transportador.

DOS PEDÁGIOS

Art 28. O Vale-Pedágio é obrigatório para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga, por meio de transporte rodoviário de carga, nas rodovias brasileiras, sendo vedado o pagamento em dinheiro ou em qualquer forma diversa das definidas pela ANTT.

§1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, é de responsabilidade do contratante do serviço;

§2º No caso de subcontratação, a transportadora subcontratante é responsável subsidiária pelo pagamento do pedágio;

§3º O valor do vale-pedágio não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem serão integrados à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais;

§4º O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no documento comprobatório do transporte.

Art 29. O contratante antecipará o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, independentemente do valor do frete, no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino.

§1º O pagamento de pedágio quando a carga for lotação, assim entendida a carga para a qual há exclusividade do veículo para um tomador de serviço, efetuado por empresa de transporte, mesmo que por subcontratação, é de responsabilidade do tomador do serviço de transporte.

§2º Quando o veículo estiver em viagem exclusiva para um tomador de serviço, devendo retornar à origem sem carga, o Vale-Pedágio obrigatório deverá ser no valor necessário à livre circulação entre a sua origem, o destino, e o retorno à origem.

§3º No caso de transporte fracionado, efetuado por ETC ou CTC, o rateio do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no conhecimento para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado, ficando dispensado a obrigatoriedade do Vale-Pedágio.

§4º O Vale-Pedágio obrigatório, no caso do transporte fracionado, poderá ser rateado.

Art 30. Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do Vale-Pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação, a fiscalização, o processamento, e a aplicação das penalidades adicionais por infrações a esta Lei.

§1º A fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades previstas neste artigo poderão ser descentralizados, mediante convênio a ser celebrado com órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

§2º A ANTT fornecerá aos órgãos e entidades de que trata o parágrafo anterior, todos os elementos necessários e atualizados para realização da fiscalização.

§3º A ANTT adotará as medidas necessárias para que as Operadoras de Rodovias sob pedágio venham a adequar seus sistemas, visando atender os modelos e sistemas operacionais das empresas fornecedoras do Vale-Pedágio obrigatório, devidamente aprovados pela ANTT, dentro do prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da data da publicação no diário oficial, da respectiva homologação do sistema, sob pena de aplicação de multas às Operadoras de Rodovias que não se adequarem tempestivamente.

§4º A ANTT tomará as medidas cabíveis para determinar que as Operadoras de Rodovias sob pedágio, no que se refere ao modelo de arrecadação eletrônica de pedágio, venham a atualizar seus sistemas em até 1 (uma) hora, a contar do envio das informações pelas Administradoras de Meios de Pagamento, para arrecadação de pedágio, priorizando, neste modelo de cobrança, o Vale-Pedágio obrigatório previsto em Lei.

§5º Para cumprimento deste artigo, a ANTT poderá celebrar convênios com os Estados, Municípios e Distrito Federal, além da Receita Federal, visando o cruzamento de informações para fiscalização eletrônica.

§6º O valor do Vale-Pedágio obrigatório e as informações necessárias à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no documento fiscal comprobatório de embarque da carga, pelo remetente ou expedidor, conforme o caso.

Art 31. Para cumprimento da fiscalização de que trata esta lei, inclusive do Vale-Pedágio, fica assegurado à ANTT o direito de fiscalização local nos contratantes, tomadores de serviço, embarcadores e expedidores de transporte rodoviário de cargas, podendo solicitar a documentação necessária para verificação do cumprimento da legislação, juntamente com os órgãos competentes do Poder Executivo, no âmbito de suas atribuições.

Parágrafo único. A ANTT articular-se-á com os Estados e Municípios que operem diretamente rodovias com pedágio, ou por meio de concessões, com vistas à implementação das disposições desta Lei, referente ao Vale-Pedágio obrigatório, nas suas esferas de atuação.

Art 32. Fica proibida a cobrança de pedágios sobre os eixos dos veículos de transporte de cargas que se mantiverem suspensos, quando os mesmos transitarem vazios, ou com carga parcial, respeitando o peso por eixo definido pelo CONTRAN, ressalvada a fiscalização da condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou ao seu agente designado na forma do §4º do

art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

Parágrafo único. Para atender o estabelecido no *caput* deste artigo, os contratos de concessão ou outorga de administração de rodovias, celebrados anteriormente a esta Lei, deverão ser reformulados em prazo a ser definido pela ANTT.

Art 33. Quando do pagamento do pedágio, a operadora do pedágio e as empresas que operam pedágio eletrônico deverão obrigatoriamente emitir documento fiscal, sendo:

I – Cupom fiscal eletrônico, no caso de pagamento à vista nos pontos de cobrança, mesmo que por Vale-Pedágio;

II – Nota fiscal eletrônica, contra-pagamento, mesmo que antecipado, no caso de pedágios eletrônicos.

§1º O valor do pedágio destacado em documento fiscal em conformidade com os incisos I e II deste artigo, servirá de comprovante para abatimento do imposto de renda, no caso de transportador autônomo.

§2º O prazo de implementação para operadores de pedágio será de 6 (seis) meses para a obrigação prevista no inciso I, e 3 (três) meses para o previsto no inciso II deste artigo, a contar da data de publicação desta Lei.

§3º As operadoras do pedágio constantes no *caput* são responsáveis pela devolução do valor cobrado de forma indevida ou irregular, corrigido monetariamente com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou pelo índice que vier a substituí-lo em caso de extinção do mesmo, com juros de mora à taxa de 2% (dois pontos percentuais) por mês ou fração, além de indenização referente aos custos de honorários de auditoria e/ou advocatícios.

§4º As empresas operadoras de pedágio constantes no *caput* terão 30 (trinta) dias úteis para fornecerem a documentação sobre os recebimentos referentes aos pedágios nos últimos 5 (cinco) anos e, se constatada irregularidades na cobrança do pedágio de forma superior ao que seria devido, deverão proceder o ressarcimento:

I) para a empresa com contrato ativo junto à operadora de pedágio, o ressarcimento deverá ser feito nas próximas faturas até quitação do débito;

II) no caso de empresas que não mais utilizam os serviços de tal operadora de pedágio, o ressarcimento deverá ser feito em conta bancária no prazo de 30 (trinta) dias úteis.

§5º Sem prejuízo da documentação fiscal estabelecida neste artigo, os sujeitos designados no *caput* deverão fornecer arquivo eletrônico à ANTT e aos usuários de pedágio, em modelo a ser definido pela Agência em regulamento.

Art 34. O art.3° da Lei n° 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do §31:

"Art. 3º .....

.....

§31. A empresa de serviço de transporte rodoviário de carga poderá descontar da base de cálculo da COFINS devida em cada período de apuração, o valor referente aos pedágios pagos e devidamente documentados, em conformidade com o Art. 56 desta Lei. (NR)"

Art 35. O art.3° da Lei n° 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido do §23:

"Art. 3º.....

.....

§23. A empresa de serviço de transporte rodoviário de carga poderá descontar da base de cálculo do PIS devido em cada período de apuração, o valor referente aos pedágios pagos e devidamente documentados, em conformidade com o Art. 56 desta Lei (NR)."

DAS PENALIDADES NOS CASOS DE DESVIO E RECEPTAÇÃO DE MERCADORIAS DESVIADAS E ROUBADAS

Art 36. No caso de desvio de carga e receptação com comprovada participação do transportador, sendo ele TAC, ETC, CTC, ETPP ou TCP, o RNTRC do mesmo será automaticamente inativado por 10 (dez) anos.

§1º Se houver comprovação de que houve participação do motorista nos atos descritos no *caput*, o mesmo terá o RNTRC automaticamente inativado por 10 (dez) anos, e o direito de exercer atividade remunerada como motorista suspenso por 10 (dez) anos, não excluídas as sanções penais e civis.

§2º A participação do motorista de que trata o parágrafo anterior não implica necessariamente na participação da empresa, no caso de empregado, nem da cooperativa, no caso de cooperado, ou em qualquer caso de subcontratação, devendo, nestes casos, ficar comprovada a participação dos mesmos para a aplicação da penalidade prevista no *caput* deste artigo.

Art 37. Será suspensa por 10 (dez) anos a inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF, do estabelecimento ou transportador que, comprovadamente, adquirir distribuir, transportar, estocar, importar, revender ou expor à venda quaisquer bens de consumo ou produtos que tenham sido objeto, alternativamente, de descaminho, contrabando, falsificação, roubo, furto ou receptação, sem prejuízo da eventual caracterização de crime.

§1º Os administradores e proprietários do estabelecimento ou transportador descrito no *caput*, com comprovada participação, direta ou indireta, nas infrações descrita no *caput*, será interditado para o exercício do comércio ou transporte pelo período de 5 (cinco) anos, não excluídas as sanções penais e civis,

§2º Fica o transportador isento de responsabilidade quando receber mercadoria para transporte com documento idôneo, informação inexata ou falsa descrição, e nos casos em que o motorista não pode fazer a conferência da carga.

§3º As mercadorias em estoque nos estabelecimentos comerciais, e que estejam enquadradas nas situações previstos no *caput* serão levadas a leilão ou vendidas em concorrência pública, independentemente de qualquer decisão judicial, sendo que os recursos levantados no mesmo serão destinados ao combate ao roubo de cargas, junto ao órgão federal competente.

Art 38. Os artigos 157 e 180, do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 157. …….....

§ 1º Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no

exercício de atividade comercial ou industrial ou produto fruto de roubo de carga rodoviária, coisa que deve saber ser produto de crime:

§2º.....

III – se a vítima está em serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas e o agente conhece tal circunstancia. (NR)"

"Art. 180. .....

§7º Tratando-se de bens produto de crimes contra o serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas, aplica-se a pena do §1º. (NR)"

DA RENOVAÇÃO DE FROTA

Art 39. Para melhoria da segurança viária e sustentabilidade do meio ambiente, fica estabelecido o Plano Nacional de Renovação de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNRV-TRC.

§1º A idade máxima de veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas será estabelecido pela ANTT, podendo considerar:

I – tipos de produtos transportados;

II – tipos de serviço;

III – rotas e itinerários;

IV – distância percorrida;

V – categoria do transportador; e

VI – outros aspectos considerados relevantes.

§2º O Governo Federal, mediante convênios e ações conjuntas dos órgãos, bancos fomentadores de crédito, Ministério da Fazenda, Secretaria da Receita Federal, Secretarias de Fazenda Estaduais e do Distrito Federal, além de outros que julgar necessários, estabelecerá critérios para:

I – possibilidade de crédito de carbono para veículos modernos, bem como os movidos a combustíveis mais sustentáveis e menos poluentes;

II – plano de benefício para reciclagem de veículos de carga, podendo ser fiscais;

III – autorização para implantação de Imposto de Propriedade de Veículos Automotores – IPVA - progressivo, de acordo com a idade do veículo, reduzindo os valores para veículos mais novos e majorando para os mais antigos;

IV – possibilidade de estipulação dos tipos e modelos de veículos de carga que farão parte do PNRV-TRC, devendo, para estes, os fabricantes e montadoras fornecer em condições especiais que deverão ser previamente conhecidas para que sejam validadas no Plano de Renovação aqui estabelecido;

V – estipulação de planos de crédito financeiro especiais para os veículos mencionados no inciso anterior; e

VI – outros aspectos julgados necessários.

§3º O transportador que aderir ao plano de renovação de frota, quando da troca de veículo usado por novo, mesmo que com operações independentes de compra e venda, terá direito à redução em 50% (cinquenta por cento) na base de cálculo da receita com ganho de capital, referentes à diferença entre o valor contábil e o valor efetivo da receita com a venda dos seus veículos, para fim de apuração dos impostos e contribuições federais.

DAS AUTORIZAÇÕES ESPECIAIS DE TRÂNSITO – AETS - E AFINS

Art 40. Ao veículo ou combinação de veículos, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, Autorização Especial de Trânsito - AET, com validade de um ano, devendo ser atendidas as medidas de segurança considerada necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§1º Em caso de projeto ou contrato exclusivo, com duração e cronograma específico, poderá ser emitida AET com prazo maior, desde que se trate sempre da mesma ETC ou CTC, e mesmo expedidor, recebedor, veículo e tipo de carga.

§2º Para combinação de veículos utilizada no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, AET com prazo máximo de até 12 (doze) meses, para a unidade tratora, para diversas viagens, quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, atendidas as medidas de segurança considerada necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§3º Quando se tratar de autorização por viagem, a mesma será concedida mediante requerimento, que especificará as características do veículo ou combinação de veículos de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§4º O CONTRAN regulamentará o regime especial de AET para combinação de grupo de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos, isentando a obrigatoriedade de AET por viagem e por veículo, quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, além de veículos de mesmas características, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§5º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, denominadas CVC, com limites de peso bruto total combinado (PBTC) acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo, nas capacidades técnicas das composições determinadas pelos fabricantes, e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, a AET será válida pelo prazo máximo de 1 (um) ano, de acordo com o licenciamento da unidade tratora, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, e será concedida pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, condicionada à apresentação pelo interessado de requerimento e estudos técnicos de desempenho mecânico e estrutural elaborados por empresas credenciadas junto ao respectivo órgão ou entidade, conforme critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§6º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, com limites de PBTC acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, com comprimento máximo de 26 (vinte e seis) metros, será concedida AET para tráfego diuturno em rodovias de pista simples com duplo sentido de direção, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, em conformidade com os parágrafos 3º e 4º.

§7º A AET não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos possa causar à via ou a terceiros, face ao não cumprimento de demais disposições legais.

§8º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões, com peso bruto total (PBT) ou total combinado (PBTC) até 108 (cento e oito) toneladas, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§9º Para os polos geradores de tráfego de que trata o art. 93 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a requerimento do interessado, serão concedidas Autorizações Especiais de Trânsito às Combinações de Veículos de Carga – CVC, com Peso Bruto Total Combinado – PBTC superior a 57 (cinquenta e sete) toneladas, mediante a apresentação de Estudo Técnico das Combinações de Veículos de Carga (ET-CVC) comprovando a compatibilidade com as vias pretendidas; Laudo Técnico da Combinação de Veículo de Carga (LT-CVC) que ateste as condições de segurança da CVC e; Estudo de Viabilidade de Tráfego da Combinação de Veículo de Carga (EVT-CVC), contemplando a análise de compatibilidade com a infraestrutura e condições operacionais, e eventuais medidas mitigadoras que garantam a segurança de tráfego no percurso proposto.

§10. Os estudos de que trata o §7º deverão ser realizados por empresas com comprovada experiência em desta natureza, devidamente credenciadas junto ao órgão com circunscrição sobre a via, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§11. Para a concessão da AET somente poderá ser cobrada a taxa de expedição, sendo vedada a cobrança de qualquer valor adicional, a qualquer título.

§12. Fica dispensada a obrigatoriedade de apresentação do estudo de viabilidade para a obtenção de AET, quando for utilizado o reboque ou semirreboque constituído por módulos hidráulicos, com eixos direcionais e com oito pneus cada, com distância entre eixos igual ou maior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), com peso de até doze toneladas por eixo, para o transporte de cargas indivisíveis.

> Art 41. No transporte de veículos e máquinas, fica dispensada a obrigatoriedade de AET quando as dimensões do conjunto não excederem 23 (vinte e três) metros de comprimento e 4,95 (quatro e noventa e cinco) metros de altura, exceto se apresentar excesso lateral da carga.

Parágrafo único. Será de responsabilidade do proprietário e do condutor do veículo ou CVC utilizada, a observância da compatibilidade de suas dimensões com as dimensões das obras de arte no percurso, quando devidamente sinalizadas pelo órgão executivo rodoviário com circunscrição sobre a via.

> Art 42. O CONTRAN regulamentará o processo de credenciamento para prestação de serviço que atestem a trafegabilidade das combinações de veículos de carga (CVC), para fins de concessão de autorizações especiais de trânsito (AET).

> Art 43. Com a finalidade de garantir a viabilidade de trânsito ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, fica estabelecido que a AET é o documento autorizatório de

trânsito, devendo a União, os estados e municípios, bem como as gestoras e concessionárias de rodovias, respeitar e viabilizar o trânsito autorizado na AET, sem ressalvas.

Art 44. Para Combinações de Veículos de Cargas (CVC's), com limites de peso bruto total combinado (PBTC) de até 57 (cinquenta e sete) toneladas, que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, não será obrigatório o uso de veículo com tração dupla 6 X 4 (seis por quatro).

DAS OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS E PRESTADORAS DE SERVIÇO DE RASTREAMENTO E COMUNICAÇÃO

Art 45. Para fins de segurança, controle de jornada e mitigação dos riscos de acidentes, os fabricantes e montadoras de veículos automotores de carga, e os fabricantes de computadores de bordo, registro eletrônico de pontos em veículos – REP-V, e rastreadores via satélite ou telefonia móvel, ficam obrigados a disponibilizar as informações constantes no rastreamento, telemetria e computadores de bordo dos veículos na forma e prazo a serem estabelecidos em resolução conjunta da ANTT, Ministério do Trabalho e CONTRAN.

Parágrafo único. A disponibilização de informações de que tratam o caput deste artigo será obrigatoriamente fornecida, sem custos, á Polícia Rodoviária Federal.

Art 46. Para fins de segurança e mitigação de riscos de acidentes, será obrigatória a inspeção técnica de todos os veículos de carga, automotores ou não, e dos equipamentos rodoviários, na forma e prazo a serem estabelecidos pelo CONTRAN e ANTT, para veículos, implementos e equipamentos com idade acima de 10 (dez) anos.

§1º O Cerficado de Inspeção Veicular – CIV, e o Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos – CIPP, servirão de comprovante para cumprimento das exigências estabelecidas no *caput* deste artigo.

§2º Independentemente da inspeção de que trata o *caput*, é obrigação do expedidor da carga, quando do carregamento, examinar os veículos e equipamentos, certificando-se de que os mesmos se encontrem em condições de acondicionar e transportar com segurança, além das condições de higiene, quando o produto assim o exigir, dentro dos padrões exigidos em Lei.

Art 47. Será obrigatória a inspeção técnica para todos os equipamentos utilizados em transportes cuja carga e descarga são feitos sob pressurização, na forma e prazo a serem estabelecidos pelo CONTRAN.

SEÇÃO II

DO TRANSPORTE RODOVIARIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Art 48. Entende-se como transporte rodoviário internacional de cargas, toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser acobertada por Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT).

Art 49. Transporte Rodoviário Internacional de Cargas é aberto à exploração por pessoa jurídica, em regime de livre concorrência, pelas seguintes categorias e de acordo com as seguintes modalidades:

I. ETC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

II. CTC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

III. TCP, em veículo próprio, sem remuneração.

§1º A pessoa jurídica (ETC e/ou CTC) que pretender habilitar-se deverá ser proprietária de uma frota que tenha capacidade de transporte dinâmica total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas, a qual poderá ser composta por equipamentos do tipo trator com semirreboque, caminhões com reboque ou veículos do tipo caminhão simples;

§2º A pessoa jurídica a habilitar-se deverá comprovar um capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pela ANTT, de 440.000 DES (Direitos Especiais de Saque).

Art 50. O transporte rodoviário internacional de cargas é regido, no que lhe concerne, pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, internalizado através do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990 e suas alterações, tendo como base para a atividade, dentro do território brasileiro, além do definido nesta Lei, as Resoluções vigentes da ANTT, Ministério dos Transportes e normas aduaneiras.

Art 51. Os limites de peso e dimensionamento aplicáveis ao transporte rodoviário internacional de cargas são exclusivamente os definidos pelo Decreto nº 99.704, de 1990 e suas alterações, por acordos firmados pelo Subgrupo de Transporte – MERCOSUL (SGT-5), e aqueles definidos nos acordos bilaterais ou multilaterais dos quais o Brasil é signatário.

Art 52. É autorizado, dentro do território nacional, o transporte rodoviário de cargas destinadas à exportação, e/ou importação, por veículo brasileiro cadastrado no RNTR-C, mesmo não habilitado ao transporte internacional, desde que o documento comprobatório do transporte seja emitido por ETC, CTC habilitada ao transporte internacional, obrigando-se a emissora do documento a cumprir requisitos obrigatórios previstos em regulamento da ANTT.

Art 53. Ao transportador habilitado ao transporte rodoviário internacional de cargas é obrigatória, única e exclusivamente, a contratação dos seguros aplicáveis a este tipo de transporte, de que trata o art. 13 do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

Art 54. Sem prejuízo das demais obrigações previstas nesta Lei, durante o trânsito em território nacional, para o transporte rodoviário internacional, é obrigatório o porte dos seguintes documentos:

I) Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo;

II) Certificado de seguro de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros de que trata o art. 13 do Decreto nº 99.704, de 1990;

III) Cópia do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT); e

IV) Cópia da Nota Fiscal, que acompanha os produtos transportados.

§1º A ANTT poderá regulamentar outras documentações para o trânsito previsto no caput deste artigo.

§2º A ANTT terá acesso eletrônico gratuito às informações referentes ao seguro internacional, em formato e periodicidade a serem regulamentados pela agência, ficando autorizada a celebrar convênios com outros órgãos públicos ou privados.

Art 55. Fica instituída a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas - CATIC, que será presidida pela ANTT, incumbida do acompanhamento das Reuniões Bilaterais e Multilaterais no âmbito do Subgrupo de Transportes do MERCOSUL (SGT-5), e da Associação Latino Americano de Integração (ALADI), que se constituirá pelos seguintes membros:

I) 1 (um) membro representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

II) 1 (um) membro representante da Polícia Rodoviária Federal;

III) 1 (um) membro representante dos Despachantes Aduaneiros;

IV) 1 (um) membro representante da Receita Federal do Brasil;

V) até 5 (cinco) membros de organizações representativas das Empresas de Transporte Internacional de Cargas, associadas à Confederação Nacional da Categoria;

VI) 1 (um) membro de organização representativa dos Transportadores Autônomos, atuante no transporte Internacional de Cargas, associado à Confederação Nacional da Categoria; e

VII) 1 (um) membro de organização nacional representativa das Cooperativas de Transporte de Cargas.

§1º O funcionamento da comissão de que trata este artigo deverá ser regulamentado pela ANTT.

§2º A participação nas atividades da comissão de que trata este artigo será considerada função relevante, não remunerada.

§3º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros da comissão de que trata este artigo correrão à conta das dotações das entidades e instituições por eles representadas.

§4º Caberá à ANTT nomear as Entidades representativas citadas nas alíneas “e” e “f” deste artigo;

§5º A nomeação dos representantes das Entidades de que trata as alíneas “e” e “f” deste artigo, e nomeadas pela ANTT, se dará por indicação da mesa diretora da confederação da categoria ali representada;

Art 56. O transporte rodoviário internacional de produtos perigosos, em território nacional, reger-se-á com base nesta Lei, observadas, no que couber, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil.

Parágrafo único. Sem prejuizo do estipulado nesta Lei, a ANTT poderá regulamentar outras obrigações no transporte internacional de produtos perigosos em território nacional.

Art 57. Nas licitações que envolvam permissão ou concessão para exploração das atividades desenvolvidas dentro de estações aduaneiras, situadas em fronteiras secas, observar-se-á obrigatoriamente como critério, objetivo do contrato administrativo, o trinômio eficiência-estrutura-tarifa.

§1º Independente da nacionalidade, as empresas estrangeiras que exploram os serviços objeto deste artigo deverão, obrigatoriamente, adequar-se às normas a serem ratificadas e condições básicas de transporte, priorizando a celeridade de processos e fluidez do tráfego;

§2º A ANTT ficará responsável pelos acordos internacionais para ratificação das obrigações objeto deste artigo.

Art 58. A frota de veículos de cargas habilitadas ao transporte internacional de cargas deve respeitar os seguintes limites de idade:

I – 20 (quinze) anos para veículos automotores; e

II – 20 (vinte) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§1º A adequação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser feita em 10 anos a contar da publicação desta Lei.

§2º A partir de 10 (dez) anos da publicação desta Lei, será obrigatória a redução da idade da frota de que trata o *caput* deste artigo, na proporção de um ano a cada ano, de forma que, transcorridos 15 (quinze) anos da vigência da presente Lei, a frota deverá observar a idade máxima de 15 (quinze) anos para veículos automotores e 20 (vinte) anos para reboques, semirreboques e caixas de carga.

§3º No trecho de transito internacional efetuado dentro do território nacional, todos os veículos deverão respeitar o estabelecido neste artigo, independente do país de origem do veículo ou transportador.

Art 59. As Empresas de Transporte Internacional com sede fora do Brasil deverão ser registradas na ANTT.

§1º Para efeito do cadastro, deverão ser observadas as mesmas obrigações previstas nesta Lei para as empresas nacionais;

§2º Sem prejuízo do estipulado no Art. 65 desta Lei, as Empresas que operam no Transporte Internacional somente poderão subcontratar ou agregar veículos na proporção de 3 (três) veículos agregados para cada veículo de frota própria, e responderá, perante as autoridades, por este veículo, quando em viagens internacinais, como se fossem próprios

§3º No caso de subcontratação, a responsabilidade civil de danos à carga será da empresa emissora do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT) ou do Manifesto Internacional de Carga (MIC/DTA), conforme aplicável em cada caso, ficando esta responsável por danos a terceiros e infrações, não dispensando o proprietário do veículo ou transportadora subcontratada dos deveres solidários e responsabilidade direta, quando for o caso.

§4º A ANTT poderá regulamentar outras obrigações para a manutenção do cadastro do transportador internacional de cargas.

Art 60. Em casos de inoperância das aduanas situadas no Brasil, quer seja por falta de colaboradores, problemas físicos, de infraestrutura, greves, ou de força maior, fica assegurado às empresas nacionais habilitadas ao transporte internacional, o direito à liberação imediata da carga, ficando a empresa de transporte e o tomador do serviço, exportador ou importador, responsáveis pela apresentação da documentação inerente a cada participante no prazo de 168 (cento e sessenta e oito) horas do efetivo retorno em operação da aduana.

§1º O tomador do serviço, juntamente com o importador ou exportador brasileiro, fica solidariamente responsável por qualquer documentação em desacordo com a legislação em vigor, respondendo cada um, na proporção de seu dolo ou culpa, como devedor solidário em caso de autuações e multas sobre a operação.

§2º Opcionalmente, os signatários referidos neste artigo poderão apresentar a documentação obrigatória na Secretaria da Receita Federal onde estiverem domiciliados.

§3º O descumprimento de qualquer obrigação documental de que trata o *caput*, sujeitará os infratores às penalidades previstas em Lei, além da suspensão da autorização para exportação e

transporte internacional, conforme o caso, até a efetiva regulamentação da documentação obrigatória.

SEÇÃO III

DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS – PP

Art 61. Sem prejuízo dos dispositivos desta Lei, e do disposto nas normas específicas de cada produto, adicionalmente, no transporte rodoviário de produtos perigosos, serão obrigatoriamente observados os artigos da Seção III desta Lei, e o disposto em Instruções Complementares regulamentados pela ANTT.

Art 62. Define-se como Produto Perigoso – PP - aquele que representa risco para a saúde humana, para a segurança pública, ou para o meio ambiente.

§1º Para os efeitos desta Lei, é produto perigoso o relacionado em Instruções Complementares regulamentados pela ANTT.

§2º No transporte de produto explosivo e de substância radioativa, serão observadas, também, as normas específicas do Ministério do Exército e da Comissão Nacional de Energia Nuclear, respectivamente.

Art 63. O transporte rodoviário de produtos perigosos, realizado pelas Forças Armadas, obedecerá à legislação específica.

Art 64. Sem prejuízo das exigências previstas no art. 4° desta Lei, para a inscrição no RNTRC, fica o interessado em transportar produtos perigosos por via rodoviária, independentemente de sua categoria, obrigado à comprovação e entrega de documentação específica contida nos incisos abaixo:

I – manter RT com experiência em produtos perigosos, por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

II – possuir apólice de seguro com valor compatível com seus transportes, para danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes, nos termos da legislação vigente, que dentre outras coberturas deverá garantir a limpeza, remoção, destinação e destruição dos resíduos em caso de sinistros;

III – dispor de equipe técnica ou ter contrato com empresa especializada em atendimento a emergências com produtos perigosos; e

IV – o TCP que transporte produto perigoso deverá comprovar capital social mínimo, subscrito e integralizado, de:

a) 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir até 5 (cinco) veículos; e

b) 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir acima de 5 (cinco) veículos.

DOS VEÍCULOS E DOS EQUIPAMENTOS USADOS EM TRANSPORTE DE PP

Art 65. Os transportes rodoviários de produtos perigosos somente poderão ser realizados por veículos cuja idade máxima seja:

I – 15 (quinze) anos para veículos automotores; e

II – 20 (vinte) anos para implementos, reboques, semireboques, e caixas de carga.

§1º A adequação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser feita em 5 anos a contar da publicação desta Lei.

§2º A partir de cinco anos da publicação desta Lei, será obrigatória a redução da idade da frota de que trata o *caput* deste artigo, na proporção de um ano a cada ano, de forma que, transcorridos 10 (dez) anos da vigência da presente Lei, a frota deverá observar a idade máxima de 10 (dez) anos para veículos automotores e 15 (quinze) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§3º Excepcionalmente, o transporte de PP poderá ser realizado com implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga acima da idade máxima estipulada neste artigo e suas atualizações, até o limite de 15 (quinze) anos a mais, desde que possua autorização especial do órgão competente ou sua acreditada, devendo para isto ter sido aprovado em inspeção especial, a ser regulamentada pelo INMETRO.

Art 66. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamentos de rastreamento com intervalo máximo de posição a cada 10 (dez) minutos.

§1º Não poderá haver interrupção de posicionamento em intervalo maior que 30 (trinta) minutos, salvo em caso de defeito no equipamento ou quando o veículo estiver em área comprovadamente não monitorada;

§2º As informações referentes às posições, deverão ser mantidas por prazo mínimo de 90 (noventa) dias.

Art 67. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamento de telemetria, cujos requisitos técnicos serão definidos em regulamento, podendo ser integrado com o rastreador.

§1º Os veículos que possuam computador de bordo de série, que satisfaçam aos quesitos técnicos definidos em regulamento, ficam dispensados da instalação do equipamento objeto do *caput* deste artigo.

§2º A adequação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser feita em 5 anos a contar da publicação desta Lei.

§3º As informações de registro obrigatório, modelo e prazo, bem como os intervalos de registro, serão regulamentadas pela ANTT.

DAS RESPONSABILIDADES DO FABRICANTE, DO REFABRICADOR, DO RECONDICIONADOR E DO IMPORTADOR DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS PARA TRANSPORTE DE PP

Art 68. Os fabricantes, refabricadores e recondicionadores de equipamento destinado ao transporte de produtos perigosos respondem, penal e civilmente, por sua qualidade e adequação ao fim a que se destinam.

Art 69. Cumpre ao fabricante, refabricador ou recondicionador atender os requisitos estabelecidos pela autoridade competente, quer seja na construção, montagem ou modificação dos equipamentos e implementos, e, em caso de fiscalização em transportador dos quais for fornecedor, entregar à autoridade competente as informações solicitadas.

DAS SITUAÇÕES DE RISCO E INFRAÇÕES NA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE DE PP

Art 70. Observada qualquer infração ao que preceitua esta Lei, que configure situação de grave e iminente risco à integridade física de pessoas, à segurança pública ou ao meio ambiente, a autoridade com circunscrição sobre a via deve reter o veículo, liberando-o depois de sanada a irregularidade, podendo, se necessário, determinar:

I – a remoção do veículo para local seguro, podendo autorizar o seu deslocamento para local onde possa ser corrigida a irregularidade;

II – o descarregamento, a transferência dos produtos para local seguro, ou o transbordo para outro veículo adequado; e

III – a eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição, sob a orientação do fabricante ou do importador dos produtos e, quando possível, com a presença do representante da seguradora.

§1º Caso a situação não se configure como de grave e iminente risco, a autoridade competente deve autuar o infrator e liberar o veículo para continuidade do transporte.

§2º As providências de que trata o presente artigo serão adotadas em função do grau e da natureza do risco, mediante avaliação técnica e, sempre que possível, com o acompanhamento do fabricante ou importador dos produtos, expedidor, transportador, representante da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros, e de órgão do meio ambiente.

§3º Enquanto retido, o veículo permanecerá sob a guarda da autoridade com circunscrição sobre a via, sem prejuízo da responsabilidade do transportador pelos fatos que deram origem à retenção.

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

Art 71. Compete à ANTT, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de produtos perigosos.

Art 72. Aplica-se também o disposto nesta Lei ao transporte internacional de produtos perigosos em território brasileiro, observadas, no que couberem, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil.

Art 73. A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização da Seção III desta Lei, bem como de outras obrigações acessórias para obtenção das autorizações às Empresas de Transporte, e demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidas na carga perigosa.

Art 74. Sem prejuízo do cumprimento das legislações de cada Unidade Federada, se a empresa de transportes obtiver permissão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA – para transporte de produto perigoso em território brasileiro, fica dispensada da obrigatoriedade da permissão para cada Estado.

Parágrafo único. Os Órgãos Ambientais dos Estados. Municípios e Distrito Federal deverão estabelecer convênios com a finalidade de homogenizar as obrigações, de forma a cumprir o estabelecido no *caput* deste artigo.

Art 75. Na aplicação do disposto nesta Lei no que se refere a produtos perigosos, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Art 76. As Empresas de Transporte Internacional, com sede fora do Brasil, quando transportando PP em território nacional, deverão igualmente seguir o estipulado nesta Lei e demais regulamentações brasileiras.

SEÇÃO IV

DAS DEMAIS DISPOSIÇÕES DO TRANSPORTE EM GERAL DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES DO TRANSPORTE EM GERAL

Art 77. As infrações ao disposto nesta Lei serão punidas com advertência, multa, suspensão e cancelamento.

§1º O cometimento de duas ou mais infrações ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente.

§2º A aplicação das penalidades estabelecidas nesta Lei não exclui outras previstas em legislação específica, nem exonera o infrator das cominações civis e penais cabíveis.

§3º No caso de reincidência específica, no período de doze meses, aplicar-se-á a penalidade multiplicada pela quantidade de reincidências.

§4º O auto de infração será arquivado e seu registo julgado insubsistente se considerado inconsistente, irregular ou se, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, não for expedida a notificação da autuação.

§5º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, na forma regulamentada pela ANTT, o infrator será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

Art 78. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I – infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 500 DES;

II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 250 DES;

III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 100 DES;

IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 DES.

Art 79. São infrações a esta Lei:

I - o transportador, inscrito ou não no RNTRC, obstruir ou, de qualquer forma, dificultar a fiscalização durante o transporte rodoviário de cargas.

Infração: grave;

Penalidade - multa;

II – o tomador de serviço contratar transporte rodoviário remunerado de cargas de Transportador sem inscrição no RNTRC ou com inscrição vencida, suspensa ou cancelada.

Infração: gravíssima;

Penalidade - multa;

III – o tomador do serviço, expedidor, recebedor ou destinatário da carga, conforme o caso, deixar de registrar no DT-e os eventos do horário de chegada e saída do transportador nas dependências da origem ou do destino da carga ou registar em desacordo com a legislação em vigor.

Infração: gravíssima;

Penalidade - multa;

Parágrafo único. Além da multa ensejará e indenização ao transportador correspondente ao dobro do valor do frete.

IV – o emitente do Manifesto de Documentos Fiscais Eletrônicos – MDF-e que não inserir o CNPJ da ANTT como pessoa autorizada a acessar as informações e dados do MDF-e.

Infração: gravíssima;

Penalidade - multa;

V – a ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP, que:

a) deixar de atualizar as informações cadastrais.

Infração: leve;

Penalidade – multa por registro;

Medida administrativa: suspensão do registro até a regularização.

b) apresentar informação falsa para inscrição no RNTRC.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: cancelamento do RNTRC.

c) impedir, obstruir ou, de qualquer forma, dificultar o acesso às dependências, às informações e aos documentos solicitados pela fiscalização.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: suspensão do RNTRC até cessar a infracão.

d) manter veículo automotor de carga ou implemento rodoviário cadastrado no RNTRC com identificação visual falsa ou adulterada.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: cancelamento do RNTRC.

VI – a ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP manter veículo automotor de carga cadastrado no RNTRC:

a) sem o dispositivo de identificação eletrônica ou em desacordo com a regulamentação.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: suspensão do veículo da frota até a regularização.

b) com o dispositivo de identificação eletrônica pertencente a outro veículo automotor de carga.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: suspensão do veículo da frota até a regularização.

c) com o dispositivo de identificação eletrônica fraudado, violado ou adulterado.

infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: suspensão do veículo da frota até a regularização.

d) com qualquer dispositivo que impeça a correta leitura do sinal gerado pelo dispositivo de identificação eletrônica.

Infração: média

Penalidade – multa;

Medida administrativa: suspensão do registro do transportador até a regularização.

VII – o Transportador inscrito ou não no RNTRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração em veículo de categoria “particular”.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: cancelamento do RNTRC.

VIII – a ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP que efetuar transporte rodoviário de carga:

a) deixar de emitir o DT-e;

Infração: gravíssima

Penalidade – multa;

b) deixar de registrar a baixa do DAT na forma e prazos regulamentados pela ANTT.

Infração: leve;

Penalidade – multa;

c) deixar de registrar os eventos necessários à fiscalização do tempo de carga e descarga no DT-e;

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa

d) emitir o DT-e, DAT com informações falsas.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

e) deixar de registrar a averbacao do seguro de responsablidade civil do transporte rodoviario de cargas no DT-e.

Infração: grave;

Penalidade – multa;

f) em veículo automotor de carga ou immplemento rodoviário não cadastrado na frota do trans portador e inscrito no RNTRC:

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

g) com registro no RNTRC suspenso, vencido ou cancelado;

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa

h) sem estar inscrito no RNTRC;

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa

i) para fins de cometimento de atividade tipificada como crime.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: cancelamento do RNTRC.

IX – deixar de disponibilizar o Vale-Pedágio Obrigatório, na forma regulamentada pela ANTT.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

X - a TCP que realizar transporte de carga que não seja própria ou de suas controladas ou controladoras:

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

§1º a ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP serão advertidos por escrito para substituição, em 15 (quinze) dias, de dispositivo de identificação eletrônica inoperante, aplicando a multa prevista na alínea “a” do no inciso V deste artigo, em caso de descumprimento desse prazo.

§2º o transportador que deixar de indicar o real infrator, quando instado a fazê-lo, responderá pelo pagamento do valor integral da multa aplicada.

Art 80. Os agentes da fiscalização da ANTT terão livre acesso aos documentos e dependências do Tomador do Serviço, Expedidor, Recebedor, Destinatário, Seguradora, Gerenciadora de Riscos, ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP para fins do cumprimento desta lei.

Art 81. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.7.....

Parágrafo único. Para todos os fins, são considerados órgãos executivos rodoviários da União, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com circunscrição sobre as rodovias federais concedidas, e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, para as demais rodovias federais.

.....

Art. 10.....

.....

XXVI - 1 (um) representante do Ministério do Trabalho e Emprego.

XXVII - 1 (um) representante da Câmara dos Deputados, designado pela Comissão de Viação e Transportes.

XXVIII - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

XXIX - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios.

.....

Art. 12.....

.....

XVI – representar o Brasil em congressos ou reuniões internacionais, por meio do Presidente e/ou Conselheiro do CONTRAN, designados pelo Colegiado.

Parágrafo único. São indelegáveis as competências do CONTRAN estabelecidas nesta Lei.

Art. 13.....

.....

§3º As Câmaras Temáticas serão coordenadas por Conselheiros do CONTRAN e respectivos suplentes, eleitos por este Colegiado, para mandatos coincidentes com as respectivas Câmaras.

.....

.....

"Art. 28-A. Fica permitida a utilização de veículos semiautônomos em áreas e vias particulares sem acesso à circulação pública, respeitadas as normas de segurança do veículo."

.....

"Art. 261. .....

.....

§12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, o limite de 20 (vinte) pontos previsto no inciso I do *caput* será extendido para 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não conste mais de duas infrações gravíssimas." (NR)

"ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

VEÍCULO SEMIAUTÔNOMO – veículo dotado de sistema de automação capaz de controlar autonomamente suas funções básicas, não prescindindo da presença de condutor habilitado de prontidão ao volante.

....." (NR)

Art 82. Para os fins do disposto no art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho — CLT, aprovada pelo decreto 5.452, de 1º de maio de 1943, excetuam-se da base de cálculo para apuração dos cargos legalmente reservados e do número de aprendizes a serem contratos o motoristas empregado da ETC, ETPP, CTC e TCP.

DOS PRAZOS

Art 83. O prazo para cumprimento das obrigações de que trata o artigo 4º desta Lei será de dois anos da data de sua publicação, a ser implantada de forma escalonada por categoria, com cronograma a ser definido em regulamento pela ANTT.

Art 84. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos que já exercem a atividade de transporte rodoviário de

cargas inscrição no RNTRC e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 85. Ficam revogados:

I. O Decreto-Lei nº 284, de 28 de fevereiro de 1967;

II. O Decreto-Lei nº 1.438, de 26 dezembro de 1975;

III. O Decreto-Lei nº 1.582, de 17 de novembro de 1977;

IV. A Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984;

V. A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001;

VI. A Lei n° 11.442, de 5 de janeiro de 2007;

VII. A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012;

VIII. A Lei nº 12.667, de 15 de junho de 2012;

Sala das Comissões, em 27 outrobro de 2017.

Deputado NELSON MARQUEZELLI

Relator

EMENDAS APRESENTADAS AO SUBSTITUTIVO

EMENDA SUPRESSIVA 1

Suprima-se a o trecho “em regime de livre concorrência” do caput do artigo 2º do substitutivo ao PL 4860/2016, para que passe a constar a seguinte redação:

“Art. 2º. O TRC é atividade de natureza comercial, aberta à exploração por pessoa física ou jurídica, nas seguintes categorias econômicas:”

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo de suprimir o trecho em questão é dar efetividade ao disposto na Constituição Federal. O Art. 174 da Carta Magna traz hipóteses que autorizam a intervenção do Estado sobre a ordem econômica nacional por meio da fiscalização, incentivo e planejamento. Esta intervenção só é legítima, porém, quando o Estado a realiza para dar concretude aos princípios e fins constitucionalmente estabelecidos para reger as relações socioeconômicas.

Se o mercado é um patrimônio nacional, nos termos do Art. 219, justifica-se alicerçar a ordem econômica nos princípios elencados pelo Art. 170, buscando, por meio da intervenção Estatal, "assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social".

A livre iniciativa que se busca aqui suprimir, é um fundamento previsto na CF, mas que não possui valor absoluto, devendo ser ponderado com outros valores e fins públicos previstos no próprio texto da Constituição. Sujeita-se, assim, à atividade reguladora e fiscalizadora do Estado, cujo fundamento é a efetivação das normas constitucionais destinadas a neutralizar ou reduzir as distorções que possam advir do abuso da liberdade de iniciativa e aprimorar as condições de funcionamento.

A alteração sugerida visa fortalecer o transportador autônomo e a empresa de transporte rodoviário de cargas de pequeno porte por meio do cooperativismo, associativismo e organizações sindicais. Uma das principais reivindicações dos caminhoneiros é o estabelecimento de um valor mínimo nacional do frete, o que já ocasionou paralisações e desabastecimentos de regiões pelo País.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA MODIFICATIVA 2

Modifica-se o inciso I do artigo 2º do substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016, para que passe a constar a seguinte redação:

"Art. 2º.

I – Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que exerce, habitualmente, atividade profissional de transporte rodoviário de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária, em qualquer caso, de **até 3 (três) veículos** automotores de cargas, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria 'aluguel'."

JUSTIFICAÇÃO

A **Resolução n. 4.799, de 27 de julho de 2015, da Agencia Nacional de Transportes – ANTT**, autoriza, em seu artigo 2º, inciso XIV, que o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) possua até 3 (três) veículos automotores de cargas. A limitação prevista no substitutivo de que o TAC só possa ter 1 (um) veículo trará prejuízos a essa categoria, além de ser considerado um retrocesso na legislação que trata do transporte rodoviário de cargas.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA SUPRESSIVA 3

Suprima-se o inciso III do art. 2º do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

As cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas (art. 2º, III, do substitutivo) não podem ser consideradas "categorias", pois não se enquadram como atividade econômica propriamente dita, mas como modelo de organização pelo qual esta atividade pode ser desenvolvida. Tal entendimento é corroborado pela inteligência dos artigos 3º, 4º e 5º da Lei n. 5764/71, que define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências.

Embora o modelo cooperativista tenha como finalidade a melhoria das condições de trabalho e da remuneração de seus associados, sendo dotado de particularidades específicas quanto à sua estrutura e ao desenvolvimento de suas atividades, não pode ser considerado isoladamente como categoria econômica.[1]

A criação de cooperativas de transporte de cargas encontra amparo na Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971, na qual o artigo 5° estabelece que "as sociedades cooperativas poderão adotar por objeto qualquer gênero de serviço, operação ou atividade, assegurando-se lhes o direito exclusivo e exigindo-se lhes a obrigação do uso da expressão "cooperativa" em sua denominação". Esta é a base legal para que grupos de pequenos transportadores se organizem sob a forma cooperativa para atuar na atividade de transporte.

[1] COOPERATIVA - REPRESENTATIVIDADE SINDICAL - CATEGORIA ECONÔMICA. Consoante a inteligência dos artigos 570 e 581 da CLT, a regra geral para fins de representatividade sindical é determinada pela atividade preponderante da empresa, com exceção apenas das categorias diferenciadas. O modelo cooperativista, ainda que tenha como finalidade primordial a melhoria das condições de trabalho e da remuneração de seus associados, sendo dotado de particularidades específicas quanto à sua estrutura, não pode ser considerado isoladamente como categoria econômica, mas como modelo de organização pelo qual esta pode ser desenvolvida. Como corolário, a representatividade sindical da sociedade cooperativista deverá ser determinada pela atividade econômica por ela explorada.

(TRT-3 - RO: 01512201100603006 0001512-11.2011.5.03.0006, Relator: Sebastiao Geraldo de Oliveira, Segunda Turma, Data de Publicação: 14/03/2012,13/03/2012. DEJT. Página 105. Boletim: Não.)

As cooperativas são hodiernamente empresas complexas, desenvolvendo atividades comerciais, industriais e de prestação de serviços, reunindo as mais variadas espécies de categorias profissionais.

Dispõe o art. 5º, inciso XVII, da Constituição Federal, que a criação de associações e, na forma da lei, a de cooperativas independem de autorização, sendo vedada a interferência estatal em seu funcionamento. Ou seja, independem de autorização para funcionamento. O texto do substitutivo, ao dispor no § 2º do artigo 2º que "*Em qualquer categoria prevista neste artigo, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT",* pode acabar por limitar a atuação dessas sociedades.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA ADITIVA 4

Acrescente-se os §§ 4º e 5º ao artigo 2º do substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016, com a seguinte redação:

"Art. 2º.

§4º As categorias previstas neste artigo poderão se organizar na forma de sindicatos, federações, confederações, cooperativas e associações, na forma da Lei.

§5º O Estado deverá promover políticas públicas de incentivo e fomento ao associativismo cooperativo ligado ao Transporte Rodoviário de Cargas, tendo como prioridade o TAC e a ETPP."

JUSTIFICAÇÃO

Com relação ao §4º que se deseja adicionar, é necessário especificar em parágrafo próprio as formas de organização das categorias econômicas especificadas no artigo 2º do substitutivo ao PL n. 4860/2016.

Considerando que as Cooperativas foram erroneamente enquadradas como categoria econômica, necessário incluí-las em dispositivo específico, juntamente com as outras formas de organização: sindicatos, federações, confederações e associações – todas constituídas em obediência aos ditames legais.

Com a Constituição Federal de 1988 a liberdade sindical foi soerguida a direito fundamental da República Federativa do Brasil, garantindo diversos interesses aos trabalhadores e sindicatos brasileiros. Nesse sentido, registrou-se expressamente a vedação de qualquer interferência externa, mesmo que por parte do Poder Público, no funcionamento das entidades sindicais

Da mesma forma, a Carta Magna conferiu importância ao associativismo e ao cooperativismo (artigo 174, parágrafos 2º ao 4º), devendo o legislador ordinário estimular a atividade cooperativista no País, com vistas ao fortalecimento do movimento, o qual foi eleito como especial forma de organização do trabalho de distribuição de renda e de combate das desigualdades em geral, de acordo com o disposto no art. 174, § 2º, inserido nas disposições constitucionais sobre a ordem econômica brasileira.

No que se refere ao §5º, é imprescindível que a Lei preveja a atribuição do Estado de incentivar as formas de organização que representem as categorias mais suscetíveis ao mercado, que são as dos Transportadores Autônomos e das Empresas de Pequeno Porte.

Em um Estado Democrático de Direito, as cooperativas podem contribuir para disseminar o trabalho humano sustentável, realizar a concorrência paralela e externa com as empresas, reforçar a soberania nacional e prestigiar a tecnologia social.

É importante ressaltar que o tratamento diferenciado para o transportador autônomo de cargas (TAC) e as empresas de transporte de pequeno porte (ETPP) se dá em razão da maior susceptibilidade desses grupos às variações do sistema econômico.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA SUPRESSIVA 5

Suprima-se o artigo 3º e os incisos VII, VIII, IX, X e XI do artigo 4º do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo 3º do substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860, de 2016, traz diversos institutos sob a nomenclatura de “categoria econômica acessória”. No entanto, os incisos elencados não podem ser considerados categorias. São “penduricalhos” que acabam equiparando o transportador autônomo de cargas a uma empresa de vale-pedágio, por exemplo, dando poder, na Lei, a empresas que não são categorias, levando, ainda ao enfraquecimento dos caminhoneiros.

O inciso VII do artigo 3º, por exemplo, oficializa o chamado “Uber de caminhões”. De acordo com esse sistema, através de um aplicativo pelo celular, motoristas autônomos recebem propostas de transporte de carga por todo o país. Esse serviço, ao invés de trazer benefícios para o caminhoneiro autônomo, pode representar uma desleal e forte concorrência para o Transportador Autônomo de Cargas (TAC).

Com relação aos incisos VII a XI do artigo 4º, também devem ser suprimidos, dado que elencam os requisitos das chamadas “categorias acessórias”, as quais além de não constituírem categorias, não merecem constar no texto do Projeto de Lei.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA SUPRESSIVA 6

Suprima-se o §1º do artigo 9º do substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016.

JUSTIFICAÇÃO

A cooperativa, baseada no mutualismo e assistencialismo entre seus participantes, é uma pessoa jurídica que atua no processo produtivo, oferecendo produtos e serviços que não seriam normalmente rentáveis se realizados de maneira individual. O seguro associativo surgiu a partir da ideia de ajuda mútua/mutualismo, que é uma forma de cooperação recíproca para alcançar os objetivos de um grupo. Portanto, uma cooperativa ou associação que esteja legalmente constituída está autorizada a operar tal funcionalidade.

O parágrafo 1º do artigo 9º do substitutivo impõe duas exigências às cooperativas e associações para a operação da proteção por meio da autogestão dos prejuízos, que seriam: constituição das instituições há mais de 10 (dez) anos e presença em, no mínimo, 6 (seis) unidades da federação.

No entanto, tais exigências inviabilizam o instituto da ajuda mútua. A necessidade de constituição há mais de 10 anos não se mostra razoável, bem como a distribuição em no mínimo 6 unidades da federação vai de encontro à premissa das cooperativas e associações, que é a da confiança entre seus participantes.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA SUPRESSIVA 7

Suprima-se a parte final do § 5º do artigo 23 do substitutivo ao PL n. 4860, de 2016, passando a constar a seguinte redação:

"Art. 23. (...)

§ 5º Não havendo a informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamento da ANTT."

JUSTIFICAÇÃO

Em referência ao §5 do artigo 23 do substitutivo, é de fundamental importância que se exclua do texto a possibilidade de aniquilar com este direito, dado que confere ao tomador do serviço a oportunidade de declarar quando ele quer que seja realizado o agendamento da descarga. No dia a dia do transportador este agendamento só se dá após o mesmo ter efetuado o carregamento da carga, o que coloca o transportador como refém daquele que será responsável pelo pagamento da diária.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA ADITIVA 8

Acrescento o §5º ao artigo 28 do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860, de 2016, com a seguinte redação:

"Art. 28.

§5º Nas hipóteses de infração ao disposto nos §§1º e 2º o responsável será obrigado a indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete."

JUSTIFICAÇÃO

A Lei n. 10.209/2001 instituiu o vale-pedágio obrigatório, de responsabilidade do embarcador, no intuito de desonerar o transportador de cargas das despesas relacionadas com o pedágio exigido no trânsito pelas rodovias brasileiras. De responsabilidade do embarcador, o valor do Vale-Pedágio não integra o frete, nos termos do art. 2º da lei aludida.

A obrigação em questão, apesar de prevista em Lei, é constantemente desrespeitada, sendo objeto de inúmeras ações judiciais nas quais os transportadores pleiteiam o ressarcimento do gasto efetuado por eles.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA SUBSTITUTIVA 9

Modifique-se o *caput* e o parágrafo único do artigo 16 do substitutivo ao PL n. 4860, de 2016, para que passe a constar a seguinte redação:

"Art. 16. As condições do contrato de transportes de cargas poderão ser ajustadas mediante acordos entre os respectivos sindicatos, desde que estejam em conformidade com a Constituição Federal e com as normas de segurança e saúde no trabalho.

Parágrafo único. Os acordos de que trata este artigo, poderão ser submetidos à arbitragem, mediação, conciliação ou à justiça para solucionar questões decorrentes da atividade e relação entre elas."

JUSTIFICAÇÃO

Com relação à alteração proposta, necessário incluir que as condições referidas no artigo 16 do substitutivo devem estar em conformidade com as normas de segurança e saúde no trabalho. Isso porque pesquisas mostram que as atividades ligadas ao setor de transporte rodoviário são de elevado risco à saúde física e mental do trabalhador.[2] A literatura médica fornece uma extensa lista de agravos à saúde que são decorrentes da atividade de trabalho no setor de transporte rodoviário.

[2] http://www.scielo.br/pdf/csp/v21n4/13.pdf

No que se refere ao parágrafo único, sugere-se a supressão da referência que é feita à justiça comum, dado que muitas das relações firmadas no transporte rodoviário de cargas estão sujeitas à Justiça do Trabalho, pois caracterizam vínculo de emprego.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA MODIFICATIVA 10

Modifica-se o inciso III do artigo 8º do substitutivo ao PL n. 4860/2016, para que passe a constar a seguinte redação:

III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais – RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de carga: o proprietário.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da presente emenda é suprimir o termo “semirreboques”, dado que não existe razão plausível para que se obrigue que o veículo semirreboque tenha que contratar seguro pois trata-se de um veículo de arraste, sendo conduzido por aquele que eventualmente venha a ser o responsável pelo sinistro, tornando-o mero coadjuvante do acidente.

Além disso, trata-se de delimitar e fazer justiça ao valor do prêmio de seguro pago às seguradoras. Se estamos criando condições para que todos os transportadores sejam obrigados a contratar o seguro em questão, estamos dando oportunidade para que os prêmios alcancem valores elevados se considerarmos que a frota de caminhões do Brasil está perto de 2,5 milhões de veículos automotores. Por isso é que solicito a exclusão dessa obrigatoriedade.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA SUPRESSIVA 11

Comissão Especial destinada a proferir parecer ao PL Nº 4860/2016 – Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI nº 4860, DE 2016

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprima-se o artigo 15 do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860, de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

O artigo 15 do substitutivo trata-se de um dispositivo que colide com a Legislação Trabalhista, especialmente quando assevera que as relações decorrentes do contrato de transporte de cargas são sempre de natureza empresarial e comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

No entanto, a declaração ou não do vínculo de emprego se dá em razão do contrato realidade, não em razão do que estabelece o referido substitutivo. A definição de "agregado" (art. 14 § 1º do substitutivo) parece preencher todos os requisitos que a CLT define para os empregados (pessoalidade, não eventualidade, subordinação e onerosidade), implicando, dessa forma, em uma típica relação de emprego.

Quando o texto do substitutivo (art. 14, § 1º) fala em remuneração certa, percebe-se semelhança entre esse tipo de contraprestação e o salário, típico das relações de emprego. Dessa forma, o art. 15 do substitutivo (que determina que a relação decorrente do contrato de transporte não constitui relação de trabalho) colide com a Legislação Trabalhista, pois assevera que as relações decorrentes do contrato de transporte de cargas serão sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

O parágrafo 1º do artigo 15 apresenta um dispositivo inconstitucional, pois assevera que compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas, em evidente desacordo com o artigo 114 da CF, que atribui à Justiça Especializada a competência para as relações de trabalho.

Estando o transportador prestando serviços a uma empresa e não ao destinatário final, é indubitável a competência da Justiça Laboral, sendo manifesta a inconstitucionalidade de norma que busque extirpar dela referida atribuição, mormente quando há célebres defensores da competência da justiça do trabalho mesmo quando o trabalho é prestado para o destinatário final.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA MODIFICATIVA 12

Modifique-se o caput do artigo 23 do substitutivo ao PL n. 4860, de 2016, para que passe a constar a seguinte redação:

Art. 23. O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a **R$ 1,59 (um real e cinquenta e nove centavos)** por tonelada/hora ou fração.

JUSTIFICAÇÃO

A mudança no *caput* do artigo 23 se justifica pela razão de que §§ 5º e 6º do artigo 11 da Lei nº 11.442/2007, atualmente em vigor, asseguraram ao transportador o valor de R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, devendo tal valor ser atualizado, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor-INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE. Dessa forma, realizando a correção prevista, obtém-se o valor de R$ 1,59 (um real e cinquenta e nove centavos) aqui pleiteado.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA SUPRESSSIVA 13
AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO RELATOR
(Sr. Hugo Leal)

Exclui do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, os arts. 40, 41, 42, 43 e 44.

Exclua-se do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, os arts. 40, 41, 42, 43 e 44..

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei apresentado, nas palavras da sua autora, a nobre Deputada Christiane Yared, “tem por objetivo atualizar e aprimorar as normas para a regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional”. Não trata de questões relacionadas à segurança viária.

Os dispositivos cuja exclusão estamos propondo estão criando novas regras sobre as “autorizações especiais de trânsito”, assunto que já é tratado no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 101, que assim dispõe:

> *Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.*
>
> *§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.*
>
> *§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.*
>
> *§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.*

Além das disposições do CTB, o Conselho Nacional de Trânsito tem constantemente regulamentado a matéria, de forma técnica, ouvidas as entidades interessadas, os órgãos de trânsito impactados e os diversos Ministérios que compõem aquele Colegiado, o que garante uma decisão abalizada e que não coloque em risco a segurança do trânsito. Destacamos as Resoluções Contran nº 663/2017; 381/ 2011; 211/2006. Existe ainda a Resolução nº 01/2016 do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT, que regula o trânsito desses veículos de grande porte nas rodovias federais.

Apesar de entender o mérito da matéria como algo positivo para o setor de transportes, a sua inclusão em uma legislação que não tem essa finalidade é um risco que esta comissão não pode correr. Além disso, trata-se de matéria que deve ser tratada no âmbito das normas infralegais, que têm técnicos capazes de analisar todos os impactos de eventuais aumentos de dimensões, trânsito diuturno, dimensões das vias e capacidade de peso e dimensões das obras de arte.

Ademais, está em tramitação nesta Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 8.085, de 2014, com Comissão Especial formada para discutir o novo Código de Trânsito Brasileiro, onde esse assunto certamente poderá ser inserido, com a devida discussão.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda supressiva.

Sala da Comissão, 31 de outubro de 2017.

Deputado **Hugo Leal**
PSB/RJ

EMENDA ADITIVA 14
AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO RELATOR
(Sr. Hugo Leal)

Inclui dispositivo no Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, alterando o art. 101 da Lei nº 9.503, de 1997, para dispor sobre a concessão de autorização especial de trânsito.

Inclua-se no Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, onde couber, o seguinte artigo:

Art. ?. O art. 101 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com a seguinte alteração;

"Art. 101. .....
.....

§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, ou de doze meses quando o peso bruto total (PBT) ou total combinado (PBTC) for até 108 (cento e oito) toneladas, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias e a regulamentação do Contran.

§ 4º O Contran regulamentará as condições de segurança para o fornecimento de autorização especial de trânsito para diversas viagens ou períodos específicos, considerando a natureza da carga, as dimensões do veículo ou combinação e a característica da via.

§ 5º Quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, a autorização poderá ser concedida com prazo de até 12 (meses), observado o disposto no § 4º." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O substitutivo apresentado pelo relator, em seus artigos 39 a 43, buscou tratar, de forma quase exaustiva, questões relacionadas às autorizações especiais de trânsito, relacionadas aos veículos que transportam cargas indivisíveis. No entanto, o assunto já é tratado no âmbito do Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 101, que assim dispõe:

Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo certo, válida para cada viagem, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§ 1º A autorização será concedida mediante requerimento que especificará as características do veículo ou combinação de veículos e de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial.

§ 2º A autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.

§ 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

Além das disposições do CTB, o Conselho Nacional de Trânsito tem constantemente regulamentado a matéria, de forma técnica, ouvidas as entidades interessadas, os órgãos de trânsito impactados e os diversos Ministérios que compõem aquele Colegiado, o que garante uma decisão abalizada e que não coloque em risco a segurança do trânsito. Destacamos as Resoluções Contran nº 663/2017; 381/ 2011; 211/2006. Existe ainda a Resolução nº 01/2016 do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT, que regula o trânsito desses veículos de grande porte nas rodovias federais.

Apesar de entender o mérito da matéria como algo positivo para o setor de transportes, a sua inclusão em uma legislação que não tem essa finalidade é um risco que esta comissão não pode correr. Além disso, trata-se de matéria que deve ser tratada no âmbito das normas infralegais, que têm técnicos capazes de analisar todos os impactos de eventuais aumentos de dimensões, trânsito diuturno, dimensões das vias e capacidade de peso e dimensões das obras de arte.

Ademais, está em tramitação nesta Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 8.085, de 2014, com Comissão Especial formada para discutir o novo Código de Trânsito Brasileiro, onde esse assunto certamente poderá ser inserido, com a devida discussão.

Caso se imponha a necessidade de trazer novos conceitos ao tema, dois aspectos são fundamentais. Primeiro, o assunto deve constar no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em seu artigo 101. Segundo, deve se tratar de forma genérica, deixando as especificidades para a regulamentação do Contran, conforme estamos propondo, nos dispositivos alterados e inseridos no artigo 101 do CTB.

Não se pode ignorar que o trânsito, por sua complexidade e riscos permanentes de acidentes, é um dos principais problemas enfrentados em nosso país, sendo o Brasil um dos campeões de mortes no trânsito em todo o mundo, com mais de 40 mil vítimas fatais e mais de 400 mil com sequelas permanentes. Por essa razão, alterações que podem implicar em aumento do risco de acidentes precisam ser tratadas no fórum adequado, de forma técnica e amplo debate com os setores atingidos. Acreditamos que as disposições genéricas que estamos propondo atende ao pretendido pelo relator.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda aditiva.

Sala da Comissão, 31 de outubro de 2017.

Deputado **Hugo Leal**
PSB/RJ

EMENDA SUPRESSIVA 15
AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO RELATOR
(Sr. Hugo Leal)

Suprima-se do art. 81 do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o art. 28-A e a definição de veículo semiautônomo do Anexo I do CTB.

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão da possibilidade da utilização de veículos semiautônomos no trânsito brasileiro é bastante positiva. É inegável a necessidade de se avançar tecnologicamente em nosso país. No entanto, esse assunto sequer tem sido positivado em outros países, estando ainda na fase de testes. Por essa razão, não se pode prever um tipo de veículo que ainda depende de muitos estudos e discussões aqui no país.

Ainda não temos como avaliar os riscos referentes a esse tipo de veículo, ainda que se pense em utilizá-lo apenas em vias não públicas.

Sala da Comissão, 31 de outubro de 2017.

Deputado **Hugo Leal**
PSB/RJ

EMENDA SUBSTITUTIVA 16
AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO RELATOR
(Sr. Hugo Leal)

Altera a redação do § 12 do art. 261 da lei 9.503, de 1997, inserido por meio do art. 81 do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016.

Altere-se a redação do § 12 do art. 261 da lei 9.503, de 1997, inserido por meio do art. 81 do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, pelo seguinte:

"Art. 261.....

.....

§ 12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo o limite de que trata o inciso I do caput será de 30 (trinta) pontos, desde que não constem mais de duas infrações gravíssimas no período." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A proposta é positiva no que se refere ao fato de que esses profissionais estão constantemente sujeitos a possibilidade do cometimento das mais comuns infrações no dia a dia, visto que são os que mais utilizam as vias públicas brasileiras. Portanto, apesar de se considerar que não se pode fragilizar a segurança viária, acreditamos que é razoável essa diferenciação entre motoristas profissionais e os demais. Todavia, é necessário que sejam todos os motoristas que exercem atividades remuneradas, não somente os das categorias C, D e E. Aliás, os demais condutores profissionais, das categorias A e B, que trafegam principalmente nas vias urbanas, estão em maior risco de cometimento de infrações, ainda que sem a intenção de cometê-las.

Sala da Comissão, 31 de outubro de 2017.

Deputado **Hugo Leal**
PSB/RJ

EMENDA SUPRESSSIVA 17
AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO RELATOR
(Sr. Hugo Leal)

Suprime o parágrafo único inserido no art. 81 do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016.

Suprima-se do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o parágrafo único inserido no art. 81.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto de lei apresentado, nas palavras da sua autora, a nobre Deputada Christiane Yared, “tem por objetivo atualizar e aprimorar as normas para a regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional”. Não trata de questões relacionadas à segurança viária.

O dispositivo cuja exclusão estamos propondo está inserindo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), equiparando-a ao Departamento nacional de Infraestrutura Terrestre (DNIT).

A proposta precisa de uma análise mais acurada acerca de seus impactos, considerando que no âmbito das rodovias federais também temos a Polícia Rodoviária Federal, que tem competências definidas no art. 20. Nesse contexto, já existem algumas dificuldades relacionadas ao aparente conflito com as disposições do art. 21 do CTB, que atualmente abarca o DNIT, sem que se tenha encontrado uma solução desde que o CTB foi sancionado, há mais de 20 anos. Ao tentar se incluir a ANTT, sem que essa questão seja resolvida, poderemos ter o aumento dos problemas ao invés de soluções.

Cabe destacar ainda que a ANTT já tem atribuições do CTB com base no art. 24, inciso XVII da lei nº 10.233, de 2001, que assim dispõe:

> *“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.”*

O dispositivo citado do CTB trata das competências relacionadas à fiscalização de peso, dimensões e lotação.

Aumentar esse escopo que já tem mais de 16 anos sem a devida discussão com os setores impactados pode prejudicar o debate sobre o tema principal do Projeto de Lei ora em análise.

Ademais, está em tramitação nesta Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 8.085, de 2014, com Comissão Especial formada para discutir o novo Código de Trânsito Brasileiro, onde esse assunto certamente poderá ser discutido.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda supressiva.

Sala da Comissão, 31 de outubro de 2017.

Deputado **Hugo Leal**
PSB/RJ

EMENDA ADITIVA 18
AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO RELATOR
(Sr. Hugo Leal)

Insere o inciso XXX no art. 10 da Lei nº 9.503, de 1997, que é alterada pelo art. 81 do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, para incluir integrante no Conselho Nacional de Trânsito.

Inclua-se no art. 10 da Lei nº 9.503, de 1997, que é alterada pelo art. 81 do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o inciso XXX, com a seguinte redação:

Art. 81. .....
.....
"*Art. 10.....*
.....
XXX - 1 (um) representante da Polícia Rodoviária Federal." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

É inegável a importância da preocupação do relator em qualificar ainda mais o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), com a inclusão de representantes da Câmara dos Deputados, dos Departamentos Estaduais de Trânsito e dos Municípios. No entanto, não é possível imaginar essa qualificação sem que se insira a Polícia Rodoviária Federal (PRF) nesse contexto.

Uma instituição que está presente em todos os estados brasileiros e que conhece profundamente o tema trânsito, não somente no aspecto operacional, mas também estratégico, tendo sido ao longo dos anos um importante aliado na busca de um trânsito mais seguro.

Cabe destacar que já temos no CONTRAN a ANTT, que também é importante, mas sem a PRF esse debate dos grandes temas de trânsito no país certamente ficará prejudicado.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda aditiva.

Sala da Comissão, 31 de outubro de 2017.

Deputado **Hugo Leal**
PSB/RJ

EMENDA SUPRESSSIVA 19
AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO RELATOR
(Sr. Hugo Leal)

Exclui do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o inciso VII do art. 85.

Exclua-se do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o inciso VII do art. 85, renumerando o seguinte.

JUSTIFICAÇÃO

Em relação aos normativos que o Substitutivo ao Projeto de Lei propõe revogar, a Lei 12.619, de 30 de abril de 2012 deve ser retirada do rol de normativos a serem revogados, uma vez que esta Lei altera artigos do CTB e do Decreto 5.452/43 que aprova a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, que não estão abarcados pelas alterações impostas pela Lei posterior de nº 13.103, de 2 de março de 2015.

Ao se revogar a Lei nº 12.619, de 2012, ocorrerá a revogação de textos essenciais ao entendimento e lógica dos dispositivos legais supracitados, tais como o do artigo 235-B, incisos I e II, IV, V e VI da CLT e parágrafo único do artigo 145 do CTB.

Como exemplo, assim dispõem os incisos I, II, IV, V e VI do Art. 235-B da CLT, que foram inseridos pela Lei 12.619, de 2012, e estão sendo revogados:

"Art. 235-B. São deveres do motorista profissional:

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;"

Tal revogação criará uma lacuna na regulamentação do serviço de motorista profissional de que tratam as Leis nº 9.503, de 1997, nº 12.619, de 2012, e nº 13.103, de 2015.

Por estas razões, fica justificada a presente emenda supressiva.

Sala da Comissão, 06 de novembro de 2017.

Deputado **Hugo Leal**
PSB/RJ

EMENDA MODIFICATIVA 20
AO SUBSTITUTIVO APRESENTADO PELO RELATOR
(Sr. Hugo Leal)

Altera a redação do art. 73 do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, para dispor sobre a competência de fiscalização do transporte de produtos perigosos.

Altere-se a redação do art. 73 do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, pelo seguinte:

"Art. 73. A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização da Seção III desta Lei, bem como de outras obrigações acessórias para obtenção das autorizações às Empresas de Transporte, e demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidas no transporte de produtos perigosos.

Parágrafo único. A fiscalização da observância das normas referentes às operações de transporte terrestre de produtos perigosos incumbe à ANTT nas rodovias e ferrovias, sem prejuízo da competência da Polícia Rodoviária Federal e dos demais órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via por onde transite o veículo transportador."

JUSTIFICAÇÃO

Tendo em vista que existem diferenças entre os conceitos de carga perigosa (é gênero) e produto perigoso (é espécie), sugerimos a alteração no caput do artigo 73 do Substitutivo para que não haja confusão na interpretação da norma que se pretende modificar.

Também é importante deixar claro na lei a competência para fiscalização das normas de produtos perigosos. Atualmente constante apenas no art. 41 Decreto nº 96044, de 18 de maio de 1988, e, genericamente, no art. 22, inciso VII, e no art. 24, inciso XIV, da lei nº 10233, de 5 de junho de 2001, é fundamental que haja a devida atribuição legal inequívoca a respeito da fiscalização desse tipo de transporte.

No que se refere à PRF, esta possui expertise na fiscalização e servidores com amplo conhecimento técnico nacionalmente reconhecido, assim como os demais órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre as vias por onde esse tipo de transporte circula.

Assim dispõe o Decreto 96.044/88:

"Art. 41. A fiscalização para a observância deste Regulamento e de suas instruções complementares incumbe ao Ministério dos Transportes, sem prejuízo da competência das autoridades com jurisdição sobre a via por onde transite o veículo transportador."

Consta no art. 22, inciso VII da Lei 10233, de 2011:

"Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

.....

VII – o transporte de cargas especiais e perigosas em rodovias e ferrovias."

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

.....

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

O que se busca, portanto, é apenas a clareza normativa. Por esta razão se justifica a presente emenda modificativa.

Sala da Comissão, 06 de novembro de 2017.

Deputado **Hugo Leal**
PSB/RJ

EMENDA Modificativa N.º 21

(Do Sr. Julio Lopes)

Dê-se aos §§3º e 4º e ao caput do art. 23 do substitutivo do Projeto de Lei nº 4.860/2016, a seguinte redação:

"Art. 23. Quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, os prazos e as condições de entrega, carregamento e descarregamento da mercadoria, aplicar-se-ão os termos previstos nos parágrafos deste artigo, sempre respeitando as obrigações de jornada do MTRC constantes em Lei

§ 1º O prazo máximo para carregamento e descarregamento do veículo será de 5 (cinco) horas para cada operação, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino do carregamento ou descarregamento, após o qual será devido ao transportador, como estadia, a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, contado até a liberação final do veículo.

.....

.....

§ 4º O tomador de serviço ou o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador, por meio regulamentado pela ANTT, o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos.

..... [NR]."

JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda pretende estabelecer a possibilidade da negociação dos termos da estadia dentro do contrato. A fixação de valores e de tempo de estadia em lei tende a gerar perda no PIB, prejudicar a criação de empregos e a competitividade do setor produtivo, uma vez que engessa seus termos ante as diversas peculiaridades das atividades produtivas que precisam ter suas especificidades contempladas com base nas necessidades reais da estadia.

Além disso, a fixação dos termos em lei sofre de vício de inconstitucionalidade, uma vez que fere a livre inciativa e livre concorrência, previstas no artigo 170 da Constituição Federal.

Dessa forma, a emenda transfere à ANTT a faculdade de regulamentar as normas sobre horário de chegada do veículo nas dependências dos estabelecimentos de transporte, assim como as respectivas infrações.

Sala das Sessões, novembro de 2017.

Deputado **Julio Lopes**

EMENDA Modificativa N.º 22

(Do Sr. Julio Lopes)

Dê-se aos seguintes artigos do projeto a seguinte redação:

"Art. 8º: Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados ou convenções internacionais, ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de:

I – morte e invalidez permanente, parcial ou total, dos seus MTRC's: ETC, ETPP, CTC e TCP;

II – Responsabilidade Civil por Veículos / Danos Materiais e Danos Corporais - RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e semirreboques utilizados no transporte: ETC, TAC, ETPP, CTC e TCP; e

III – de danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes ocorridos no transporte de produtos perigosos: ETC, CTC e TCP

§ 1º A contratação dos seguros de responsabilidade civil mencionados nos incisos I e II abaixo, será definida contratualmente entre as partes:

I - Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga - RCTR-C, para cobertura danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários: ETC, CTC e TCP;

II - Responsabilidade Civil / Desaparecimento de Carga - RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC, CTC e TCP.

§2º Os seguros de que tratam os incisos II e III do caput deste artigo poderão ser feitos em apólices globalizadas, envolvendo toda a frota dos contratantes, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos.

§3º O seguro de que trata o inciso II do § 1º deste artigo, no caso de subcontratação, poderá ser feito por viagem, pela ETC ou CTC contratante.

§4º Os seguros de que tratam o inciso III do caput deste artigo só é obrigatório para empresas com autorização para transporte de produtos perigosos.

.....[NR].”

JUSTIFICAÇÃO

É necessária a flexibilização da contratação de seguros obrigatórios. Com o mercado segurador se revela cada vez mais restrito e concentrado nas mãos de grandes seguradoras, os transportadores de maneira geral terão dificuldade de colocação de suas apólices.

Além disso, ter a apólice não é garantia de ressarcimento pela seguradora, mesmo não constando restrições em Plano de Gerenciamento de Riscos - PGR, as apólices possuem suas exclusões.

Em relação aos seguros facultativos, sua flexibilização é necessária pelas seguintes razões:

- Os seguros de reponsabilidade civil, exceto por acordo previamente autorizado pela seguradora, devem ter trânsito em julgados. Forçando o proprietário da carga ou contratante dos serviços a reivindicar judicialmente a indenização do transportador, e este, se condenado a responder civilmente pelo dano, poderia obter da sua seguradora a cobertura securitária para pagar essa indenização. Esta situação pode causar demora excessiva no pagamento da indenização, afetando a relação das partes.
- Caso o transportador, por negligência ou dolo, não contrate efetivamente o seguro obrigatório ou não realize o respectivo pagamento de prêmio ou averbação correta, no caso de um sinistro da carga, o transportador pode não ter recursos financeiros para pagar a indenização.

- De acordo com as normas estabelecidas na Resolução CNSP 219, de 2010, referente ao seguro de RCTR-C, as seguradoras não podem alterar as condições do seguro de forma que restrinjam direitos ou impliquem ônus para o segurado. A imposição de condições desfavoráveis ao segurado, como a cláusula de GR no seguro, configura abuso de direito, por esta razão não é permitida.
- As seguradoras e corretoras de seguros são empresas com fins lucrativos, assim, é razoável deixar a critério das partes a definição do responsável por sua contratação.

A obrigatoriedade de contratação exclusiva pelas categorias de transportadores e a definição em lei do repasse ao contratante do frete, onerará o custo logístico Brasil de maneira expressiva, pois todos esses valores serão repassados ao consumidor final, agravando a inflação e a crise econômica do país.

Sala das Sessões, novembro de 2017.

Deputado **Julio Lopes**

EMENDA MODIFICATIVA N.º 23

(Do Sr Julio Lopes)

Dê-se aos seguintes artigos do projeto a seguinte redação:

"Art. 2º: .....

.....

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha no transporte rodoviário de cargas *uma de suas atividades*, e seja proprietária *ou coproprietária* de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria "aluguel";

.....

.....

IV - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei, que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, seja proprietária *ou coproprietária* de no mínimo 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

.....

.....

Art. 4º .....

.....

II – ETC

.....

c) comprovar ser proprietária *ou coproprietária de*, pelo menos, onze veículos automotores de carga, devidamente registrados no País em seu nome, no órgão de trânsito, como veículos de aluguel;

.....

f) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de *R$ 2 milhões de reais;*

.....

IV – ETPP

.....

c) comprovar ser proprietária *ou coproprietária de*, no mínimo, um veículo automotor de carga, devidamente registrados no País em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

.....

f) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de *R$ 1 milhão de reais;*

.....

VII – GRTR

.....

d) comprovar perante a ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento ao transportador *e ao embarcador* em regime de

funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana; e

e) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de *R$ 2 milhões de reais;*

VIII – IPEF

.....

c) comprovar perante a ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento ao transportador *e ao embarcador* em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana; e

d) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de *R$ 2 milhões de reais;*

.....

IX - EVP

.....

c) comprovar perante a ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento ao transportador *e ao embarcador* em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana;

.....

g) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de *R$ 2 milhões de reais;*

.....

X - EAE

.....

d) comprovar perante a ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento ao transportador *e ao embarcador* em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana;

.....

e) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de *R$ 2 milhões de reais;*

.....

XI – OEF

.....

c) comprovar perante a ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar

central de atendimento ao transportador *e ao embarcador* em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana;

d) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de *R$ 2 milhões de reais;*

.....[NR]

JUSTIFICAÇÃO

A emenda tem como objetivos inserir a copropriedade na definição da figura jurídica para melhorar a interpretação do regulador ao analisar a lei.

Além disso, ela atualiza para os valores de moeda corrente (Real) o capital mínimo subscrito para cada uma das atividades, uma vez que o DES (Direito Especial de Saque) é composto de uma cesta de moedas cuja volatilidade pode ser prejudicial ao setor de transporte de cargas.

Sala das Sessões, maio de 2017.

Deputado **Julio Lopes**

EMENDA ADITIVA 24

Acrescente-se onde couber os seguintes artigos renumerando-os:

.....

.....

"Art. Os veículos automotores de carga e implementos rodoviários inscritos no RNTRC deverão adequar-se ao sistema de identificação veicular estabelecido por meio do acordo internacional do MERCOSUL do qual o Brasil seja signatário, na forma e prazo previstos neste acordo, obedecendo as especificações complementares do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, tendo o Sistema Integrado de Informações de Segurança do MERCOSUL – SISME/INFOSEG como sistema de consultas e de intercâmbio de informações sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes.

Parágrafo Único – A ANTT deverá divulgar, em até 60 dias, cronograma a fim de viabilizar o cumprimento do *caput* deste artigo em até um ano, a partis da publicação desta Lei.

Art. É obrigatória a identificação eletrônica do veículo automotor de carga e implemento rodoviário inscrito no RNTRC, na forma a ser estabelecida pela ANTT, mediante instalação de Dispositivo de Identificação Eletrônica – DIE, cabendo ao Transportador:

I – Adquirir o DIE, que é único e exclusivo por veículo automotor de carga e por implemento rodoviário;

II – providenciar a instalação do DIE, mediante agendamento, em pontos habilitados pela ANTT;

III – garantir a manutenção do DIE, assegurando sua inviolabilidade e adequado funcionamento, e

IV substituir, imediatamente, o DIE, em caso de inutilização ou mal funcionamento, seja qual for o motivo.

§ 1º Em caso de problemas técnicos no dispositivo por defeitos de fabricação ou baixa resistência, a substituição de que trata o inciso IV deste artigo será feita pelo fornecedor do dispositivo sem ônus para o transportador.

§ 2º o DIE poderá estar integrado nas placas veiculares no padrão do MERCOSUL, dispensando assim o uso do lacre de segurança, conforme previsto no § 9º do art. 115 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

§3º Quando instalado o dispositivo eletrônico, o veículo fica dispensado de uso de outros identificadores ou adesivos."

.....

.....

JUSTIFICAÇÃO

Após criteriosa pesquisa acerca das novas tecnologias existentes no mundo, de forma a se resolver em definitivo um dilema que o Brasil tem vivenciado há não menos

que 10 (dez) anos de infindáveis teorias e procrastinações burocráticas, qual seja, a implantação do SINIVEM (Sistema Nacional de Identificação Eletrônica de Veículos em Movimento), verificou-se que existe uma inovação significativa e que se adotada na *terra brasilis*, traria inúmeros benefícios à sociedade e ao poder público.

Com o advento do Marco Regulatório, ora em trâmite nesta Casa Legislativa, esta ocasião favorável e única, não poderia deixar de ser o momento apropriado para uma análise mais acurada, eis que encaminho a presente EMENDA ADITIVA AO SUBSTITUTIVO, para que possamos discutir tais aspectos tecnológicos, aproveitando-se da oportunidade e da conveniência da matéria.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

AELTON FREITAS
DEPUTADO FEDERAL – PR/MG

EMENDA SUPRESSIVA N.º 25/2017

(Do Sr. Covatti Filho)

Suprime-se o inciso VII do Artigo 3º – Das Categorias:

~~VII - Operadora Eletrônica de Frete – OEF, empresa, organização ou grupo que por meio de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades, acessível por meio de terminal conectado à rede mundial de computadores, rede particular ou telefônica, que organiza, opera contato, ou faz corretagem de serviço de transporte entre tomadores de serviço de transporte, transportadores autônomos, empresas e cooperativas de transporte.~~

J U S T I F I C A Ç Ã O

A criação de tal figura jurídica OPERADORA ELETRONICA DE FRETE nada mais é do que a forma disfarçada de introduzir o "UBER DE CAMINHÃO", não dando oportunidade para que o setor e, principalmente, os caminhoneiros autônomos façam o devido debate sobre a precariedade econômica que este método da plataforma venha a ocasionar sobre a categoria.

A ferramenta virtual demandará na retirada de milhares de caminhoneiros do mercado, uma vez que o domínio sobre o mercado de frete estará nas mãos de quem fisicamente não possui nenhum veículo. Ademais as condições para que este sistema virtual seja

implementado permite apenas que grandes concentrações econômicas possam ter acesso a este serviço, uma vez que, em tecnologia e em garantias exigidas, somente a estes grandes grupos se fará possível atender as exigências financeiras.

Sala das Sessões, 07 de novembro de 2017.

Deputado COVATTI FILHO

EMENDA ADITIVA Nº 26

(Do Sr. Deputado COVATTI FILHO)

Adicione-se onde couber um novo Artigo no qual conste a seguinte redação:

"Art. XX Somente será permitida a realização de serviço de carga, descarga e acondicionamento de produtos líquidos e gasosos a granel, pelos motoristas, mediante comprovação do devido treinamento destes para as tarefas".

JUSTIFICAÇÃO

É notório que o motorista de cargas perigosas possui vasto treinamento para a realização desta tarefa, sendo inequívoca sua aptidão para as atividades de carga, descarga e acondicionamento de produtos líquidos e gasosos a granel. Neste mesmo sentido, a atribuição de outra pessoa, além do motorista, para a realização da atividade implicará em um maior risco para todos, haja vista que serão necessários mais operadores, treinamentos, controles, etc.

Sala da Comissão, 07 de novembro de 2017.

COVATTI FILHO

PP/RS

EMENDA ADITIVA Nº 27/2017

(Do Sr. Covatti Filho)

Inclua-se onde couber, na seção de Relações Contratuais do Serviço de Transporte, o seguinte artigo:

Art. No transporte de carga a Granel, a tolerância pela falta do produto será de 0,35 x 1.000 kg de produto transportado e quando verificado esta falta será cobrado do Transportador apenas o valor acima desta quantidade, pelo valor da nota do produto.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A inclusão deste artigo tem razão por dois motivos: o primeiro é de que inexiste legislação para que se verifique e materialize esta falta de produto e sua legítima cobrança, sendo praticado normalmente o valor que estamos propondo; e o segundo se refere ao valor e a forma como deve ser cobrado, sendo apenas sobre a quantidade faltosa, com base no valor da nota fiscal.

Sala das Sessões, 07 de novembro de 2017.

Deputado COVATTI FILHO

EMENDA ADITIVA N.º 28/2017

(Do Sr. Covatti Filho)

Acrescenta-se no Art. 28 o seguinte parágrafo:

§5 - Não obedecidos o caput do art. 28 e seus §1, §2 e §4 fica o responsável pela operação ou seu solidário a indenizar o transportador com o valor de duas vezes o valor do frete contratado.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Trata-se aqui de definir imediatamente em lei a punição para aquele que é responsável por este pagamento, pois desde o ano de 2001 tal obrigação prevista na Lei 10.209 é constantemente desrespeitada, restando tão somente ao transportador recorrer dos tribunais para rever seu direito. Torna-se, portanto, indispensável que a previsão legal conste do PL 4860/2016.

Sala das Sessões, 07 de novembro de 2017.

Deputado COVATTI FILHO

EMENDA SUPRESSIVA Nº 29

(Do Sr. Deputado Jerônimo Goergen)

Suprima-se do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o Art. 16.

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que o contrato de transportes entre TAC e ETC constitui relação jurídica de natureza comercial, não parece razoável a possibilidade de homologação de acordo entre os respectivos sindicatos. Apesar de estes possuírem um papel salutar nas discussões operacionais ou de defesa dos funcionários de uma categoria, todas as obrigações contratuais devem ser ajustadas pelas partes através do contrato de transportes individual de cada relação jurídica, sem a interferência, avaliação ou homologação pelos sindicatos.

Sala da Comissão, 7 de novembro de 2017.

_____

Jerônimo Goergen
(PP/RS)

RETIRADA

EMENDA SUPRESSIVA Nº 30

(Do Sr. Deputado Jerônimo Goergen)

Suprima-se do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o Art. 17, bem como seu Parágrafo Único.

JUSTIFICAÇÃO

Prazos de pagamento, penalidades por atraso, dentro outros pontos de natureza estritamente comercial, devem ser negociados diretamente entre as partes e constar em contrato.

Sala da Comissão, 7 de novembro de 2017.

_____

Jerônimo Goergen
(PP/RS)

RETIRADA

EMENDA SUPRESSIVA Nº 31

(Do Sr. Deputado Jerônimo Goergen)

Suprima-se do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o Art. 19, bem como seus §§ 1º e 2º.

JUSTIFICAÇÃO

Entende-se que tais condições precisam ser livremente negociadas entre as partes e constar em contrato comercial.

Sala da Comissão, 7 de novembro de 2017.

_____

Jerônimo Goergen
(PP/RS)

RETIRADA

EMENDA ADITIVA Nº 32

(Do Sr. Deputado Jerônimo Goergen)

Adicione-se um novo §1º ao Art. 23, renumerando-se os demais parágrafos, no qual conste a seguinte redação:

"Art. 23 .....

.....

§1º O disposto no *caput* do Art. 23 não se aplica aos contratos ou conhecimentos de transporte em que houver cláusula ou ajuste dispondo sobre o tempo de carga ou descarga."

JUSTIFICAÇÃO

Deseja-se, com o que ora se propõe, retornar redação da lei 11.442/07, que estabelecia a livre negociação entre as partes. O carregamento e descarregamento do veículo são partes inerentes do contrato de prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, motivo pelo qual a estadia está abrangida pelo aludido contrato e, consequentemente, pelo valor do frete, mantendo as partes, porém, o direito de negociar as situações extraordinárias.

Sala da Comissão, 7 de novembro de 2017.

_____

Jerônimo Goergen
PP/RS

EMENDA MODIFICATIVA Nº 33

(Do Sr. Deputado Jerônimo Goergen)

Altere-se a redação da alínea e) do inciso II do artigo 4ª do substitutivo ao PL n. 4860, de 2016, para passe a constar a seguinte redação:

"Art. 4º .....

.....

II – ETC

.....

e) manter um Responsável Técnico (RT) por filial, o qual será responsável pelas atividades definidas nesta Lei e seus regulamentos."

JUSTIFICAÇÃO

A legislação existente (Lei nº 11.442/2007; Resolução ANTT nº 4799/2015) estabelece a obrigatoriedade de 1 (um) RT para cada transportadora, bem como estabelece as mesmas atividades e responsabilidades para o RT. Não obstante, poder-se-ia criar a figura dos 'auxiliares técnicos', equipe de profissionais hoje já atuante que responde ao RT.

Sala da Comissão, 7 de novembro de 2017.

_____

Jerônimo Goergen
(PP/RS)

EMENDA MODIFICATIVA Nº 34

(Do Sr. Deputado Jerônimo Goergen)

Altere-se a redação do artigo 10º do substitutivo ao PL n. 4860, de 2016, para passe a constar a seguinte redação:

"Art. 10º Nos seguros de RCTR-C (responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas) e RC-DC (responsabilidade civil por desaparecimento de carga), segurado e segurador poderão estabelecer, em comum acordo, o Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro."

JUSTIFICAÇÃO

Obrigar o pagamento do RC-DC seria um retrocesso no que tange aos sistemas de gerenciamento de riscos das empresas do setor de transporte de cargas.

Sala da Comissão, 7 de novembro de 2017.

_____

Jerônimo Goergen

PP/RS

EMENDA MODIFICATIVA 35

Modifica-se o § 5º do artigo 23 do substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016, para que passe a constar a seguinte redação:

"§ 5º Não havendo informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamentado pela ANTT, ressalvado o caso de agendamento prévio, **o qual deverá ser devidamente registrado na ordem de carregamento** e comunicado antecipadamente ao transportador, e que, neste caso, cumprido o agendamento por parte do transportador, será considerado como horário inicial para efeito de estadia de que trata esta Lei."

JUSTIFICAÇÃO

A informação a respeito do agendamento deverá estar notificada, registrada na ordem de carregamento, entregue ao transportador, servindo como garantia de início do horário da prestação do serviço até o local de chegada e do devido descarregamento.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA SUPRESSIVA 36

Suprima-se do artigo 24 do substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016 o seguinte trecho " Salvo se outra condição for pactuada em contrato", para que passe a constar a seguinte redação:

"Art. 24. No caso de devolução da carga, embalagem ou paletes, considerando a carga total ou parcial da mesma, o tomador do serviço pagará ao transportador o valor equivalente ao frete total de ida, na capacidade total do veículo, considerando também os reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios**.**"

JUSTIFICAÇÃO

A supressão do trecho em questão é necessária diante da vulnerabilidade do transportador, principalmente no caso de transporte de cargas fracionadas. Os contratos muitas vezes trazem cláusulas de difícil compreensão, que ocasionam prejuízos ao transportador.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA ADITIVA 37

Acrescente-se § 5º ao artigo 28 do substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016 o seguinte trecho:

"§ 5º O pagamento do pedágio por parte do contratante deverá ser efetuado antes do deslocamento do transportador, por meio eletrônico de cobrança, sendo o comprovante entregue ao transportador**.**"

JUSTIFICAÇÃO

O acréscimo em questão trará maior segurança ao transportador, economia de tempo, prevenção de transtornos, diminuirá o fluxo de veículos nas praças de pedágios e evitará o desvio de rotas e o descumprimento da Legislação.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA ADITIVA 38

Acrescente-se onde couber o seguinte artigo ao substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016:

"Art. X. Fica acordado que, no transporte de cargas GRANEL, a tolerância pela falta do produto será de 0,35 x 1.000 kg de produto transportado. Quando verificada a falta, será cobrado do transportador apenas o valor acima desta quantidade pelo valor da nota do produto.

§ 1º O transportador que for cobrado indevidamente terá direito**.**”

JUSTIFICAÇÃO

A inclusão deste artigo se dá em razão da inexistência de legislação que trate da falta do produto e sua legítima cobrança. O que ocorre usualmente neste tipo de transporte, em relação à falta de produto, é exatamente o que proponho, ou seja, 0,35 x 1.000 kg de produto transportado. Importante também estabelecer o valor e a forma como deverá ser cobrado, bem como a reparação de valores ao transportador lesado.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA ADITIVA 39

Acrescente-se parágrafo ao artigo 20 do substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016:

“§ x. O descumprimento do disposto no *caput* deste artigo ensejará o ressarcimento do transportador no valor de 1 (uma) vez o frete contratado.”

JUSTIFICAÇÃO

O artigo 20 estabelece uma justa responsabilidade do contratante pelos serviços. No entanto, de nada adiantará tal determinação caso não haja previsão legal de multa pecuniária para quem não obedecer.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres Pares para o acatamento da presente emenda.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

ASSIS DO COUTO
DEPUTADO FEDERAL – PDT/PR

EMENDA MODIFICATIVA 40

Altera-se o caput do artigo. 13, com a seguinte redação:

Art. 13 . Quando não pactuado em contrato, na contratação do serviço eventual de transporte, independentemente da quantidade ou volume, a duração mínima do contrato será de:

I - ----------

....

JUSTIFICATIVA:

A duração do serviço não eventual deverá ser respeitada a vontade entre as partes, respeitando a livre negociação entre contratante e contratado no serviço do transporte rodoviário de carga.

Sala da Comissão, em 7 de novembro de 2017.

Jerônimo Goergen
Deputado Federal (PP/RS)

EMENDA SUPRESSIVA 41

Dê-se ao parágrafo 4º do artigo 8, a seguinte redação:

Art 23……

§4º O seguro de que trata o inciso II poderá deixar de ser feito quando previsto em contrato entre o tomador do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o tomador do serviço responsável pela perda, sem qualquer ônus ao transportador.

JUSTIFICAÇÃO:

A presente emenda corrige elementos de redação bem como sugere a supressão do trecho do parágrafo 4º do artigo 08 em que fica instituída a obrigação de contratação de seguro de carga. Caso seja definido em contrato a vontade das partes em não contratar o seguro, este fica dispensável. Em caso de roubo de carga, fica o tomador do serviço responsável pela perda sem qualquer ônus para o transportador.

Sala da Comissão, 07 de novembro de 2017.

Jerônimo Goergen
Deputado Federal (PP/RS)

EMENDA SUPRESSIVA 42

Dê-se ao parágrafo 4º do artigo 23, a seguinte redação:

Art 23……

§4º O tomador de serviço ou o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador, por meio regulamentado pela ANTT, o horário de chegada do caminhão às dependências do respectivo estabelecimento, sob pena de multa administrativa.

JUSTIFICAÇÃO:

A presente emenda corrige elementos de redação bem como sugere a supressão do trecho do parágrafo 4º do artigo 23 em que fica instituída a obrigação de indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete contratado para a viagem.

Suprime-se a imposição de indenização pelo dobro do valor do frete por ser injurídica, uma vez que não guarda proporcionalidade sistêmica com situações semelhantes no ordenamento jurídico relativo a avenças de natureza civil ou comercial. Some-se a isso que não há especificidade técnico-jurídica nem econômica no contrato de transporte de carga que justifique a imposição de uma multa que não encontra paralelo no ordenamento jurídico.

Sala da Comissão, 07 de novembro de 2017.

Jerônimo Goergen
Deputado Federal (PP/RS)

RETIRADA

EMENDA ADITIVA 43

Acrescenta-se o parágrafo 6º ao artigo. 23, com a seguinte redação:

Art 23 ...

§6º O previsto no capu deste artigo poderá ser ajustado mediante acordos homologados entre o contratante e o sindicato do contratado, em caso de subcontratação o acordo deverá prever as condições com o respectivo sindicato.

JUSTIFICATIVA:

O acordo entre as partes é soberano em relação às obrigações assessorias comerciais do presente projeto de lei. E entendendo a fragilidade econômica de uma das partes, sugere-se a participação do sindicato representante da categoria para participar dos entendimentos em relação a clausulas de estadias, indenizações e demais obrigações .

Sala da Comissão, 07 de novembro de 2017.

Jerônimo Goergen
Deputado Federal (PP/RS)

EMENDA MODIFICATIVA 44

EMENDA MODIFICATIVA ao PL 4860 no capítulo DO TEMPO DE CARGA E DESCARGA...., que altera art. 23 e §5 do PL4860/2016.

O caput do art 23 passa a ter a seguinte redação:

Art 23. O Prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,59 (Um real e cinquenta e nove centavos) por tonelada/hora ou fração.

E NO §5 DO MESMO ARTIGO:

§5 Não havendo a informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamentado na ANTT.

J U S T I F I C A Ç Ã O

A mudança no caput do artigo 23 se justifica pela razão de que a lei 11.442 em seu artigo 5 em vigor, assegura ao transportador exatamente estes valores aqui referidos, uma vez que a sua aprovação no ano de 2007 assegurou este direito de R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por ton/hora ou fração E SUA CORREÇÃO ATRAVES DO INPC também garantidos na lei e APLICADOS ANUALMENTE chega-se ao valor de R$1,59 (um real e cinquenta e nove centavos) por ton/hora ou fração aqui pleiteados.

Em referência ao §5 do artigo 23 é de fundamental importância que se exclua do texto a possibilidade de ANIQUILAR COM ESTE DIREITO, quando da ao tomador do serviço a oportunidade de declarar quando ele quer que seja realizado o AGENDAMENTO DA DESCARGA, pois no dia a dia do transportador este agendamento so se dá APÓS O MESMO TER EFETUADO O CARREGAMENTO DA CARGA e isto o colocará como refém daquele que será o responsável pelo PAGAMENTO DA DIÁRIA. É uma condição que só favorece a quem SERÁ O RÉU numa possível discussão desse direito

Sala das Sessões, .07 de novembro de 2017

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA MODIFICATIVA 45

Emenda modificativa ao PL nº 4860/2016 para inclusão de artigo referente à concessão de aposentadoria especial para motoristas

Inclua-se o seguinte artigo no PL 4860/2016:

Art. ..... A atividade profissional de que trata esta lei, executada pelo TAC ou MTRC na condução de veículo no transporte de carga, será considerada presumida as condições especiais prejudiciais e a integridade física do condutor do veículo de carga.

J U S T I F I C A Ç Ã O

As categorias dos profissionais do setor de transporte de cargas, sofrem com a gama de problemas enfrentados diariamente no trânsito, o que leva a um desgaste físico e emocional intensos. É preciso garantir direitos que possam amenizar estes efeitos nocivos a que são submetidos.

Sala das Sessões, .07 de novembro de 2017

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA 46

EMENDA ADITIVA ao PL 4860 no capítulo DOS PEDÁGIOS, que acrescenta no art. 28 o §5 do PL4860/2016.

O art 28 passa a ter o §5 com a seguinte redação:

Não obedecidos o caput do art 28 e seus §1,§2,§4 fica o responsável pela operação ou seu solidário a indenizar o transportador com o valor de duas vezes o valor do frete contratado limitando-se a R$5.000,00 (Cinco Mil Reais).

J U S T I F I C A Ç Ã O

Trata-se aqui de definir IMEDIATAMENTE EM LEI a punição para aquele que é responsável por este pagamento, pois desde o ano de 2001 tal obrigação prevista na lei 10.209 e é constantemente desrespeitada, restando tão somente ao transportador recorrer dos tribunais para rever seu direito e o texto sendo omisso quanto a punição ou transferindo para que a ANTT tente regulamentá-lo é fragilizar o transportador nesta discussão de valores bem como o tempo que se levará para chegar a esta conclusão tornará ineficaz a medida. Torna-se portanto INDISPENSAVEL que a previsão legal conste do PL4860/2016. Para além disso, o projeto ainda REVOGA a 10.209 deixando o transportador, quanto a penalidade completamente abandonado.

.....

Sala das Sessões, .07 de novembro de 2017

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA 47

EMENDA PROJETO DE LEI 4860

Acrescenta inciso ao do art. 38 (DA RENOVAÇÃO DE FROTA) do Projeto de Lei nº 4860/16, para reduzir a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, e isenta de IPI a aquisição de veículos de carga para Transportadores Autônomos de Cargas (TAC).

§4 O TAC que aderir ao plano de renovação de frota será reduzido a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP, COFINS, IPI para aquisição de veículos automotor de carga, implementos rodoviários, reboque e semi-reboque de carga.

I. O transportador autônomo para participar do programa de renovação da frota, deverá entregar seu veículos automotor de carga, implementos rodoviários, reboque e semi-reboque de carga para reciclagem conforme regulamento.

II. O beneficio será concedido ao TAC a cada 5 anos para cada veículos automotor de carga, implementos rodoviários, reboque e semi-reboque adquirido, vedada a venda alienação empréstimo, arrendamento ou qualquer tipo transmissão de posse do bem adquirido, salvo se for para outro TAC.

III. Carência de 6 meses para início de pagamento de recursos derivados do BNDES

IV. As entidades sindicais que representam os transportadores autônomos de cargas atuará perante o agente financeiro, fabricantes e concessionarias como uma espécie de despachante do programa. Responsável por toda a

capitação dos documentos do processo prestará todas as informações sobre o programa, detalhará todos os requisitos para inscrição, fará todos os contatos necessários e orientará o encaminhamento da documentação até a aquisição do bem.

JUSTIFICATIVA

Com uma Frota de idade media de 16,3 anos conforme dados da ANTT o Transportador Autônomo de Carga (TAC) por não conseguir Incentivos e o alto investimento necessário para a aquisição de novos caminhões constitui sério empecilho para que estes pudessem melhorar o seu instrumento de trabalho, dados da Agência Nacional dos Transportes Terrestres, apontam que existem mais de dois milhões de veículos de carga em circulação em todo o país com idade media total de 12,1 anos. Mais de cinquenta por cento desta frota pertencem a transportadores autônomos e a idade média de seus veículos é superior a 16 anos

O texto em tela propõem é a redução das alíquotas da contribuição para o Programa de Integração Social / Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público – PIS/PASEP, Contribuição para Financiamento da Seguridade Social – COFINS e Imposto Sobre Produtos Industrializados – IPI incidentes sobre aquisição de veículos de carga para o Transportador autônomos, o que irá colaborar para a melhoria das condições de trabalho desta classe de transportadores, impulsionar a indústria nacional de veículos de carga e contribuir para a segurança nas estradas e manutenção da malha rodoviária e ao meio ambiente.

Idade Média dos Veículos Fonte ANTT

Idade Média dos Veículos

Tipo de Veículo	Autônomo	Empresa	Cooperativa	Total
CAMINHÃO LEVE (3,5T A 7,99T)	18,8	9,0	10,0	12,6
CAMINHÃO SIMPLES (8T A 29T)	22,6	10,1	15,4	16,0
CAMINHÃO TRATOR	17,8	8,1	14,7	13,5
CAMINHÃO TRATOR ESPECIAL	15,1	6,1	10,5	10,6
CAMINHONETE / FURGÃO (1,5T A 3,49T)	9,1	6,7	7,2	7,6
REB/MIMADO IRM NB	17,0	0,0	0,0	5,7
REBOQUE	19,6	9,7	16,0	15,1
SEMI-REBOQUE	14,8	8,9	12,0	11,9
SEMI-REBOQUE COM 5ª RODA / BITREM	10,8	9,1	8,6	9,5
SEMI-REBOQUE ESPECIAL	13,7	8,4	16,5	12,9
UTILITÁRIO LEVE (0,5T A 1,49T)	12,5	7,6	8,4	9,5
VEÍCULO OPERACIONAL DE APOIO	24,3	16,7	20,8	20,6
Total	**16,3**	**8,4**	**11,7**	**12,1**

Atualizado em: 27/10/2017 às 05:15:00

Sala das Sessões, .07 de novembro de 2017

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA 48

EMENDA AO PROJETO DE LEI nº 4860/2016

Altera a Lei nº 8706, de 14 de setembro de 1993 que dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte – SEST e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT, para incluir a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos – CNTA na administração do SEST/SENAT.

Dê-se a seguinte redação aos arts. 1º, 6º e 8º da Lei 8706, de 14 de setembro de 1993:

Art. 1º Ficam cometidos à Confederação Nacional do Transporte – CNT e a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos - CNTA, observadas as disposições desta Lei, os encargos de organizar e administrar o Serviço Social do Transporte - SEST, e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT, com personalidade jurídica de direito privado, sem prejuízo da fiscalização da aplicação de seus recursos pelo Tribunal de Contas da União.

Parágrafo único: Os encargos a que se refere o Art. 1º serão alternadamente exercidos pela CNT e pela CNTA, com mandato de 2 (dois) anos para cada entidade, contados a partir da vigência da presente lei, sendo que o primeiro biênio será de competência da CNTA.

Art. 6º Os Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT terão a seguinte composição e atuarão com independência de cada confederação:

I - o Presidente de cada confederação elencada no Art. 1º, que os presidirá independentemente, conforme exercício do mandato;

II - um representante de cada uma das federações e das entidades nacionais filiadas às confederações;
(...)
Parágrafo único. Caberão aos Conselhos Nacionais de que trata este artigo, o planejamento geral, a função normativa e a fiscalização da administração do SEST e do SENAT, bem como a decisão sobre a conveniência e a oportunidade de instalação de Conselhos Regionais, aprovação de suas regras de funcionamento e a definição das respectivas áreas de atuação, as quais serão formadas e regidas de forma independente de cada confederação.

Art. 8º As receitas do SEST e do SENAT, deduzidos dez por cento a título de taxa de administração superior a cargo da confederação mandatária, serão aplicadas em benefício dos trabalhadores em transportes rodoviário, dos transportadores autônomos, dos seus familiares e dependentes, dos seus servidores, bem como dos trabalhadores de outras modalidades de transporte, que venham a ser a eles vinculados através de legislação específica.

J U S T I F I C A Ç Ã O

Atualmente, os institutos do SEST e do SENAT, por força do Art. 1º da Lei 8.706/1993, são administrados pela Confederação Nacional do Transporte – CNT, entidade que detém o planejamento geral, o exercício da função normativa e também fiscalizatória do sistema “S” dos transportadores.

As rendas para manutenção do SEST e do SENAT estão definidas no Art. 7º da Lei em apreço, que são compostas por contribuições compulsórias das empregas de transporte rodoviário e também por contribuições mensais compulsórias dos transportadores autônomos equivalente a 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento), e 1,0% (um inteiro por cento), respectivamente, do salário de contribuição previdenciária. Ainda prevê o Art. 8º que as receitas do SEST e do SENAT serão aplicadas em benefício dos transportadores autônomos, dos seus familiares e dependentes.

Note-se que quando da edição da Lei, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos – CNTA, ainda não havia se constituído formalmente como entidade de representação da categoria dos caminhoneiros autônomos, motivo pela qual não figura como ente gestor do SEST/SENAT.

De modo que a proposta que apresentamos é de inclusão da CNTA, entidade de grau máximo na representação dos transportadores autônomos, na administração do SEST/SENAT, a qual seria exercida em escala de revezamento com a CNT (Confederação Nacional do Transporte) em mandatos de 2 (dois) anos para cada entidade. A proposta visa corrigir essa distorção na administração dos recursos do SEST/SENAT, que a Lei 8.706/1993 atribuiu há mais de vinte anos atrás, à apenas uma entidade que representa as empresas, sendo que os recursos, conforme previstos em lei, advém também da categoria dos caminhoneiros autônomos.

Sala das Sessões, .07 de novembro de 2017

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

EMENDA 49

EMENDA ADITIVA AO SUBSTITUTIVO PROJETO DE LEI Nº 4.860, DE 2016.

(Do Deputado TONINHO WANDSCHEER e outros)

Acrescenta dispositivo ao substitutivo do PL nº 4.860/2016 que “dispõe sobre o Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas e dá outras providências”.

Acrescenta ao substitutivo aonde couber, a redação seguinte:

Art. (...) A Lei nº 8706, de 14 de setembro de 1993 que dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte – SEST e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º Ficam cometidos à Confederação Nacional do Transporte – CNT e a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos - CNTA, observadas as disposições desta Lei, os encargos de organizar e administrar o Serviço Social do Transporte - SEST, e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte - SENAT, com personalidade jurídica de direito privado, sem prejuízo da fiscalização da aplicação de seus recursos pelo Tribunal de Contas da União.

Parágrafo único: Os encargos a que se refere o Art. 1º serão alternadamente exercidos pela CNT e pela CNTA, com mandato de 2 (dois) anos para cada entidade, contados a partir da vigência da presente lei, sendo que o primeiro biênio será de competência da CNTA.

.....

Art. 6º Os Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT terão a seguinte composição e atuarão com independência de cada confederação:

I - o Presidente de cada confederação elencada no Art. 1º, que os presidirá independentemente, conforme exercício do mandato;

II - um representante de cada uma das federações e das entidades nacionais filiadas às confederações;

Parágrafo único. Caberão aos Conselhos Nacionais de que trata este artigo, o planejamento geral, a função normativa e a fiscalização da administração do SEST e do SENAT, bem como a decisão sobre a conveniência e a oportunidade de instalação de Conselhos Regionais, aprovação de suas regras de funcionamento e a definição das respectivas áreas de atuação, as quais serão formadas e regidas de forma independente de cada confederação.

.....

Art. 8º As receitas do SEST e do SENAT, deduzidos dez por cento a título de taxa de administração superior a cargo da confederação mandatária, serão aplicadas em benefício dos trabalhadores em transportes rodoviário, dos transportadores autônomos, dos seus familiares e dependentes, dos seus servidores, bem como dos trabalhadores de outras modalidades de transporte, que venham a ser a eles vinculados através de legislação específica.

.....

JUSTIFICAÇÃO

Atualmente, os institutos do SEST e do SENAT, por força do Art. 1º da Lei 8.706/1993, são administrados pela Confederação Nacional do Transporte – CNT, entidade que detém o planejamento geral, o exercício da função normativa e também fiscalizatória do sistema “S” dos transportadores.

As rendas para manutenção do SEST e do SENAT estão definidas no Art. 7º da Lei em apreço, que são compostas por contribuições compulsórias das empregas de transporte rodoviário e também por contribuições mensais compulsórias dos transportadores autônomos equivalente a 1,5% (um inteiro e cinco décimos por cento), e 1,0% (um inteiro por cento), respectivamente, do salário de contribuição previdenciária. Ainda prevê o Art. 8º que as receitas do SEST e do SENAT serão aplicadas em benefício dos transportadores autônomos, dos seus familiares e dependentes.

Note-se que quando da edição da Lei, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos – CNTA, ainda não havia se constituído formalmente como entidade de representação da categoria dos caminhoneiros autônomos, motivo pela qual não figura como ente gestor do SEST/SENAT.

De modo que a proposta que apresentamos é de inclusão da CNTA, entidade de grau máximo na representação dos transportadores autônomos, na administração do SEST/SENAT, a qual seria exercida em escala de revezamento com a CNT (Confederação Nacional do Transporte) em mandatos de 2 (dois) anos para cada entidade. A proposta visa corrigir essa distorção na administração dos recursos do SEST/SENAT, que a Lei 8.706/1993 atribuiu há mais de vinte anos atrás, à apenas uma entidade que representa as empresas, sendo que os recursos, conforme previstos em lei, advém também da categoria dos caminhoneiros autônomos.

Sala das Sessões, 7 de novembro de 2017.

Deputado TONINHO WANDSCHEER

EMENDA MODIFICATIVA Nº 50

Dê nova redação ao caput do art. 23 do projeto: (...)

"Art. 23 Quando não pactuado em contrato, o prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração."

JUSTIFICATIVA

A presente emenda pretende estabelecer a possibilidade da negociação dos termos da estadia dentro do contrato de transporte de cargas, de forma que contemple a diversidade de atividades econômicas atendidas pelo setor.

Sala das Comissões, em de de 2017.

Deputado Lucas Vergílio (SD/GO)

EMENDA AO SUBSTITUTIVO Nº 51

O art. 9º do Substitutivo do relator do Projeto de Lei nº 4860/2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga, devidamente instituídas por regulação especial e constituídas nos termos da Lei, mediante interveniência ou intermediação de corretor de seguros, habilitado e registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), poderão operar a proteção por meio de autogestão e rateio dos prejuízos, denominada de auxílio mútuo, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus respectivos associados e cooperados, a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados, por eventos ocorridos.

§1º A c*ompetência exclusiva de regulação, supervisão, fiscalização e viabilidade da proteção de que trata o caput, caberá à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a qual somente homologará, para fins de autorização, instituições constituídas há mais de 10 (dez) anos, contados a partir da data de vigência desta Lei, e que congreguem associações e cooperativas de auxílio mutuo presentes, cada uma em, no mínimo, 6 (seis) unidades da federação.*

§2º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga, que praticam o auxílio mútuo de que trata o caput, só poderão dar proteção, comprovadamente, aos seus associados ou cooperados, cabendo à ANTT estabelecer normas de conduta, aplicação de sanções administrativas e regras de fiscalização desta prática, conjuntamente com entidades representativas das instituições homologadas, de acordo com o parágrafo anterior, a partir da data de publicação desta Lei."

Sala das Comissões, em de de 2017.

Deputado Lucas Vergílio (SD/GO)

EMENDA AO SUBSTITUTIVO Nº 52

O art. 9º do Substitutivo do relator do Projeto de Lei nº 4860/2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga, devidamente instituídas por regulação especial e constituídas nos termos da Lei, mediante interveniência ou intermediação de corretor de seguros, habilitado e registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), poderão operar a proteção por meio de autogestão e rateio dos prejuízos, denominada de auxílio mútuo, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus respectivos associados e cooperados, a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados, por eventos ocorridos.

§1º A c*ompetência exclusiva de regulação será do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, e a supervisão, fiscalização e viabilidade da proteção de que trata o caput, caberá à Superintendência de Seguros Privados - SUSEP, a qual somente*

homologará, para fins de autorização, instituições constituídas há mais de 10 (dez) anos, contados a partir da data de vigência desta Lei, e que congreguem associações e cooperativas de auxílio mutuo presentes, cada uma em, no mínimo, 6 (seis) unidades da federação.

§2º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga, que praticam o auxílio mútuo de que trata o caput, só poderão dar proteção, comprovadamente, aos seus associados ou cooperados, cabendo à SUSEP estabelecer normas de conduta, aplicação de sanções administrativas e regras de fiscalização desta prática, conjuntamente com entidades representativas das instituições homologadas, de acordo com o parágrafo anterior, a partir da data de publicação desta Lei."

Sala das Comissões, em de de 2017.

Deputado Lucas Vergílio (SD/GO)

EMENDA SUPRESSIVA 53

Suprima-se o inciso V e §§ 1º, 2º e 3º do artigo 2, do referido substitutivo

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 11.442/2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, dispõe exclusivamente das categorias de transportadores que operam sob o regime de transporte rodoviário remunerado de cargas, ou seja, aquele realizado por pessoa física ou jurídica, com o objetivo de prestação do serviço de transporte a terceiros, mediante remuneração. A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, por meio da Resolução nº 4.799/2015, traz na redação do Art. 4º que é obrigatória a inscrição e a manutenção do cadastro no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC do Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas - TRRC que atenda aos requisitos estabelecidos nesta Resolução para o exercício da atividade econômica, de natureza comercial por conta de terceiros e mediante remuneração em uma das seguintes categorias:

a) Transportador Autônomo de Cargas – TAC;

b) Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, e

c) Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC.

Sendo assim, a presente sugestão tem como objetivo evitar o equívoco e burocratização desnecessária a criação da subcategoria de carga própria, em veículo próprio, pois a mesma já é caracterizada pela cor da placa (cor cinza) e por não poder exercer desta forma, atividade remunerada.

Na verdade, o que precisamos é intensificar a fiscalização em território nacional para que esta prática seja evitada e desta forma proteger o transportador autônomo.

_____

DEPUTADO FEDERAL DIEGO ANDRADE

EMENDA SUPRESSIVA 54

Suprima-se os incisos: I, II, III, IV, V, VI, VII, e parágrafo único do artigo 3º e respectivamente os

Incisos: V, VI, VII, VIII, IX, X e XI do artigo 4º, do referido substitutivo:

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 11.442/2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, dispõe exclusivamente das categorias de transportadores que operam sob o regime de transporte rodoviário remunerado de cargas, ou seja, aquele realizado por pessoa física ou jurídica, com o objetivo de prestação do serviço de transporte a terceiros, mediante remuneração. A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, por meio da Resolução nº 4.799/2015, traz na redação do Art. 4º que é obrigatória a inscrição e a manutenção do cadastro no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC do Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas - TRRC que atenda aos requisitos estabelecidos nesta Resolução para o exercício da atividade econômica, de natureza comercial por conta de terceiros e mediante remuneração em uma das seguintes categorias:

a) Transportador Autônomo de Cargas – TAC;

b) Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, e

c) Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC.

Sendo assim, a presente sugestão tem como objetivo evitar o equívoco e burocratização desnecessária a criação de subcategorias de transportadores e outros tipos de empresas, trazendo prejuízos ao desenvolvimento do setor de transporte e dificultando a regulação do mesmo.

_____

DEPUTADO FEDERAL DIEGO ANDRADE

EMENDA SUPRESSIVA 55

Suprima-se o inciso IV e VI do artigo 85, do referido substitutivo:

JUSTIFICAÇÃO

É inadmissível para o setor de transporte autônomo, concordar com a revogação da Lei 7.290/84, assim como da Lei 11.442/07. Estamos falando de um marco (a Lei 7,290/84) para a categoria de caminhoneiros e carreteiros na época. Um marco que criou, segundo dados oficiais deste período a grande necessidade de regulamentar a atividade do transportador autônomo. Uma classe considerada pelo meio político e governamental, formada por pessoas destemidas, sempre lutando por melhores condições de vida e trabalho e que sempre representaram um percentual expressivo no contexto do transporte nacional. Essa categoria profissional enfrentava na época assim como enfrenta ainda hoje, uma série de problemas para a sobrevivência de sua atividade, como: frota com muitos anos de uso, uma conjuntura econômica desfavorável, constantes altas nos preços do diesel, das peças e acessórios, problemas de infraestrutura e principalmente a falta de segurança nas estradas, tornando o caminhoneiro alvo de muitas mortes, roubos de cargas e caminhões.

Por outro lado, a atividade econômica do transportador autônomo encontrava-se seriamente ameaçada pelo fato de não estarem claramente definidas as relações entre empresas de transporte de cargas e transportadores autônomos. Os tribunais do trabalho vinham constantemente reconhecendo o vínculo empregatício do transportador autônomo com a empresa, quando o contrato entre as partes era puramente civil, e não trabalhista. Esse fato levou as empresas de transporte rodoviário de carga a preterir sumariamente o transportador autônomo, uma vez que, ao contratá-lo, estavam sujeitas a terem de assumir todas as obrigações trabalhistas que teriam para com um empregado. Assim, o transportador autônomo estava sendo substituído pelo transportador frotista que, com sua empresa jurídica, jamais postularia uma vinculação trabalhista junto aos tribunais o que tranquilizava a quem contratava. Desse modo, as decisões judiciais no sentido de considerar como

empregados os transportadores autônomos, acabavam por prejudica-los, uma vez que restringiam o seu mercado de trabalho. A persistirem tais interpretações dos tribunais, o transportador autônomo corria o risco de desaparecer, em virtude de ausência de contratos de transporte. Foi com o objetivo de prevenir tais consequências para o transportador autônomo, advindas desta insegurança jurídica que o Projeto de Lei, inspirado na inteligência da Lei 7092/83, tornou de vez o transportador rodoviário autônomo a peça fundamental do complexo do transporte rodoviário de bens no País, assim como o advento da Lei 11.442 de 2007, que tratou exclusivamente da questão do vínculo empregatício, lei esta que hoje está sendo reconhecida no por Tribunais Regionais do Trabalho espalhados por todo o país.

_____

DEPUTADO FEDERAL DIEGO ANDRADE

EMENDA MODIFICATIVA 56

Dê-se ao inciso IV do art. 2º do projeto a seguinte redação:

"Art. 2º.....

I).....

II) .....

III).....

IV) Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei, que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, possua no mínimo **3 (três)** veículos automotores de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria "aluguel"

JUSTIFICAÇÃO

A presente sugestão tem como objetivo garantir que os transportadores autônomos e que possuem apenas um veículo automotor, e que foram obrigados a constituírem empresa, para poderem prestar serviços a determinadas empresas, para que essas, pudessem se assegurarem no não vínculo empregatício na contratação de autônomos, possam retornar as suas atividades, e desta forma, resgar a sua verdadeira identidade dentro do setor de transporte de cargas que é o Transportador Autônomo, proprietário de um único veículo.

_____

DEPUTADO FEDERAL DIEGO ANDRADE

EMENDA ADITIVA 57

Acrescente-se o parágrafo 3º no artigo 15 do referido substitutivo:

Art. 15.....

§1º.....

§2º.....

§3º Na impossibilidade da presença do titular contratado, poderá este, conceder a representação a um preposto, acompanhado de um representante jurídico.

JUSTIFICAÇÃO

Em razão de todas as responsabilidades e compromissos rotineiramente atribuídos à figura do transportador autônomo, ou também do empregador, às vezes, acaba se tornando impossível a sua participação efetiva em audiências ou em atos que se originam dela.

Pelo exposto, e tendo em vista a relevância da matéria, contamos com o apoio dos nobres pares para o acatamento da presente emenda.

_____

DEPUTADO FEDERAL DIEGO ANDRADE

EMENDA MODIFICATIVA 58

Dê se ao artigo 2º, inciso II, do substitutivo a redação seguinte, suprimindo-se o inciso IV:

"II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, e seja proprietária, coproprietária, ou arrendatária de, no mínimo, 02 (dois) veículos automotores de carga, ou capacidade técnica de 300 toneladas, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria "aluguel"

JUSTIFICATIVA

Não vemos justificativa para a criação de empresa de pequeno porte conforme a quantidade de veículos possuidos. Já existe na legislação tributária regra para definição de empresas de pequeno porte dando-lhes benefício fiscal, o que justifica essa distinção.

A definição de empresas de transporte de pequeno porte não terá qualquer utilidade, exceto ao que parece a intenção de criar barreiras ao exercício pleno da atividade, o que seria inconstitucional.

Assim, a melhor definição da categoria para a inscrição no RNTRC é de considerar ETC todas as empresas de transporte, limitando-se a inscrição como tal àquelas que comprovarem possuir no mínimo dois veículos – difernciando-a a transportador autônomo que deve ter um só veículo.

Razoável se afigura a exigência de capacidade técnica de transporte, limitando-a em no mínimo 300 toneladas, para que a ETC possa exercer sua atividade.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 59

Dê-se ao artigo 4º, inciso II, alínea "e" do substitutivo a redação seguinte:

e) manter RT por empresa,

JUSTIFICATIVA

Não tem qualquer sentido obrigar a contratação de responsável técnico em conformidade com o número de veículos da empresa. A regra deve ser a que hoje está em vigor: um responsável técnico por empresa.

O próprio sócio pode ser responsável técnico da empresa e a responsabilidade dos sócios abrange toda atividade da empresa.

O responsável técnico poderá valer-se de auxiliares quando se tratar de empresa de grande porte, o que também já ocorre atualmente. O que não faz sentido será repartir a responsabilidade, que em última análise, será sempre dos sócios da empresa.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 60

Suprimir o artigo 3º e os incisos VI, VII, VIII, IX, X e XI do artigo 4º do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

A atividade de que trata o artigo 1º é o transporte rodoviário de cargas, razão pela qual somente devem ser admitidas como categorias para o registro no RNTRC aqueles agentes que exercem a atividade de transporte: Transportador Autônomo de Cargas – TAC; Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC; Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC; Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP e Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP: pessoa física ou jurídica que seja.

Causa espécie a ideia inserida no parecer a partir da lei passar caber à ANTT autorizar o exercício das atividades elencadas no artigo que se pretende suprimir, condicionando-se o exercício ao registro junto à ANTT e submissão ao controle e fiscalização da Agência. Trata-se de previsão que foge totalmente à competência da Agência.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA ADITIVA 61

Acrescente-se ao artigo 2º do substitutivo, inciso com a redação seguinte:

Inciso... – Empresa de Fretamento de Veículo de Transporte de Cargas - EFVTC: Pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei e que tenha a sua atividade principal o fretamento ou a locação a terceiros de veículos de transporte rodoviário de cargas, e seja proprietária, coproprietária, ou arrendatária de, no mínimo, 02 (dois) veículos automotores de carga.

O contrato de fretamento poderá ter como objeto apenas o veículo ou incluir também o motorista empregado da empresa de fretamento.

JUSTIFICATIVA

As empresas de locação de veículos de transporte de cargas tiveram problemas para o registro dos seus veículos no RNTRC. Embora não sejam empresas que tem como atividade principal o transporte de cargas a sua atividade de locação de veículos de cargas exige que os mesmos sejam licenciados na categoria aluguel. A ANTT após longa discussão sobre a situação de referidas empresas acabou por aceitar a inclusão dos seus veículos no RNTRC, em razão da sua especifica destinação. Por essa razão a proposta de criação de uma outra categoria para o cadastramento desses veículos no RNTRC parece ser fundamental para manter o “status quo” e uma prática corriqueira de mercado.

É sabido que mesmo entre os transportadores autônomos, que é aquele que dirige o próprio veículo, são encontrados vários que dispõem de mais de um veículo, cuja prática de mercado é a sua utilização no denominado serviço de freteiro, colocando o veículo dirigido por um preposto à disposição de empresa de transporte. A sugestão é a da criação de uma categoria no RNTRC que poderá acobertar tais situações permitindo o registro de veículos destinados ao fretamento para o serviço de transporte rodoviário de cargas, denominando-se a categoria como EFVTC.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 62

Dê se ao artigo 4º, inciso VII, alínea "d" do substitutivo a redação seguinte:

VII- GRTR:

d) comprovar, perante a ANTT, além dos requisitos estabelecidos na legislação pertinente à Segurança Privada, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana; e

JUSTIFICATIVA

As empresas de Gerenciamento de Riscos tentam fugir ao controle da Polícia Federal no exercício de sua atividade que é de segurança privada, objetivando obter sub-repticiamente uma regulamentação sob guarida da ANTT que as desobrigue de cumprirem as exigências da legislação aplicável às empresas que exerçam tal atividade.

Para que não haja dúvida quanto ao enquadramento das gerenciadoras de riscos no ramo da Segurança Privada, cabem dois esclarecimentos: 1) atualmente, pareceres da Receita Federal (Consulta – Solução COSIT 345-2017) e do IBGE definem que as gerenciadoras de riscos estão submetidas às disposições da Lei nº 7.102/83 e do Decreto nº 89.056/83, ou seja, à legislação vigente de Segurança Privada no país; 2) está em fase final de tramitação no Senado Federal, já aprovado na Câmara dos Deputados, o novo Estatuto da Segurança Privada que será o marco regulatório da Segurança Privada no Brasil e nele estão enquadradas, tanto a atividade de gerenciamento de riscos quanto as empresas que atuarem nesse segmento.

O Estatuto da Segurança Privada prevê, em artigos específicos, as condições para concessão, pela Polícia Federal (PF), da autorização para funcionamento dos prestadores de serviços de segurança privada (validade de 02 anos) e sua renovação. São 07 itens de exigências, dentre as quais: certidões de regularidade (fiscal, trabalhista, tributária e previdenciária) da empresa e de seus sócios/proprietários; comprovação da origem do capital investido; certidões negativas de antecedentes criminais dos sócios e gestores, em níveis federal e estadual; capital social mínimo de R$ 200.000,00.

A emenda tem por objetivo deixar explicita a obrigação do cumprimento das regras atinente à atividade de Segurança Privada que não podem ser negligenciadas pelo legislador privilegiando as empresas de gerenciamento em detrimento da segurança do cidadão.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 63

Suprimir o inciso VII do art. 3º e inciso XI do artigo 4º do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

O referido inciso propõe-se a regularizar a atividade do atravessador de frete na atividade do transporte rodoviário de cargas, o que é inaceitável.

O Marco Regulatório do transporte rodoviário de cargas deve ter como objetivo regular a atividade e proteger os agentes da atividade produtiva – sejam os transportadores, os embarcadores e destinatários da carga – como forma de disciplinar a concorrência leal e saudável.

Não cabe ao Congresso Nacional dar guarida ao pleito inconfessável de parasitas das atividades produtivas que somente agem de forma solerte, sugando os que produzem em detrimento do crescimento do País.

O *Lobby* dos agenciadores de cargas – de todos os tipos – não pode ser acolhido pelos representantes do povo na Câmara dos Deputados

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA ADITIVA 64

Acrescente-se ao artigo 10 do substitutivo parágrafos com a redação seguinte:

§ - Ao transportador fica facultado a instalação nos veículos de transporte rodoviário de cargas de tecnologias embarcadas para minimizar riscos à carga como: rastreadores, atuadores, travas, bloqueadores, telas de janelas do veículo, e outros que venham a ser criados com este objetivo.

§ - O gerenciamento de riscos é uma faculdade das empresas de transportes de cargas, podendo optar em fazê-lo, inclusive a sua própria gestão de riscos ou não, conforme a dinâmica de sua operação.

§ - As empresas de transporte rodoviário de cargas não são obrigadas a fazer consultas a cadastro de motoristas gerenciado por quem quer que seja, sendo também uma faculdade.

JUSTIFICATIVA

As atividades de Gerenciamento de Riscos (GR), que se destinam a prover segurança às operações de transporte ou logística, devem ser entendidas como atividades de responsabilidade da empresa que realiza a operação e como atividades complementares e subsidiárias ao ciclo operacional básico, que não podem se sobrepor ou "engessar" a ação principal que é a movimentação das mercadorias. Daí porque, em função da dinâmica da operação e dos riscos a ela inerentes, a empresa deverá ter o livre arbítrio de executar ou não ações de gerenciamento de riscos na sua prestação de serviços.

Nessa linha de pensar, onde a responsabilidade pelo gerenciamento de riscos incumbe à empresa de transporte, resta claro que fica facultado ao transportador a aquisição e instalação de quaisquer dispositivos e tecnologias aplicáveis à gestão de riscos.

À luz do mesmo entendimento, a execução do Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) é atividade de responsabilidade da empresa transportadora, que poderá estabelecê-lo em comum acordo com o segurador, conforme já estabelecido neste Substitutivo, e executá-lo, facultativamente, por gestão própria ou não. Nesse sentido, cabe lembrar que o Estatuto da Segurança Privada dá respaldo à existência dos “serviços orgânicos de segurança”, situação em que as organizações, com meios próprios e para seu exclusivo uso, podem estruturar serviços de segurança preventiva.

Quanto a consultas a cadastros para permitir ou não a contratação de colaboradores, em especial os motoristas, uma exigência das gerenciadoras de risco hoje atuantes no transporte de cargas, há uma ineficácia no processo seletivo, por conta dos interesses comerciais envolvidos.

Objetivamente, um cadastro de pessoas destina-se a concentrar informações para fins específicos, respeitando aspectos legais e direitos individuais. No caso específico do segmento

de gerenciamento de risco, o objetivo seria a estruturação de um cadastro unificado de informações que permitisse a melhor seleção de profissionais, para a prevenção de situações de risco. A realidade atual, no entanto, não é essa. As empresas hoje, além de organizarem cadastros próprios, que não obedecem a um parâmetro único e legalizado, por interesses comerciais deixam de promover o intercâmbio de informações necessário à unificação de dados, condição fundamental, a nosso ver, à gestão de riscos de interesse do mercado. Assim, para um mesmo veículo e motorista, todas as gerenciadoras que tenham carga sob sua gestão naquela operação irão cobrar custos cadastrais, onerando desnecessariamente o transportador.

Daí porque, pelo absurdo da forma de cobrança e porque os cadastros não são confiáveis, na medida em que as informações restritivas não são intercambiadas entre as gerenciadoras, as empresas de transporte devem ser desobrigadas dessas consultas cadastrais, podendo fazê-lo ou não a seu livre arbítrio.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 65

Dê-se ao artigo 14 “caput” do substitutivo a redação seguinte:

“Art. O contrato de transporte será celebrado entre a ETC e outra ETC, ou entre a ETC e o TAC, ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC e definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.”

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa estabelecer a redação da lei 11.442/2007 que tem redação com maior precisão acerca da definição do TAC agregado e independente e da contratação entre ele e a ETC ou o embarcador, assim como entre duas empresas de transportes.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 66

Suprima-se o artigo 16 do substitutivo;

JUSTIFICATIVA

O texto sugere trazer para uma relação de natureza civil e comercial uma cláusula típica de relação trabalhista prevendo negociação entre sindicatos. Se a relação é de natureza civil e comercial deve ser negociada entre as partes contratantes.

Não faz qualquer sentido dispor que as condições do contrato de transporte possam ser ajustadas entre os sindicatos. Essa alteração é prejudicial para a defesa da relação jurídica comercial e civil na contratação, pois abre uma brecha para se discutir uma relação de emprego disfarçada.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 67

O artigo 16 do substitutivo passa a vigorar com a redação seguinte:

Art. 16. É facultado aos contratantes dirimir seus conflitos recorrendo à arbitragem.

JUSTIFICATIVA

A redação do artigo 16 do substitutivo limita o uso da arbitragem à hipótese do acordo entre Sindicatos.

A Lei 11.442/2007 estabelece a possibilidade de arbitragem em relação a todos os contratos previsto na lei, o que se afigura solução mais abrangente e que melhor se aplica às relações entre os agentes que atuam no transporte rodoviário de cargas.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 68

Dê-se ao parágrafo único do artigo 17 do substitutivo, a redação seguinte:

Parágrafo único: A inadimplência no pagamento do frete contratado implica multa de, no mínimo, 10% (dez por cento), além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, e correção monetária correspondente.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa adequar a multa pelo inadimplemento no pagamento do frete às regras de mercado, que utiliza percentual de 10% (dez por cento).

Não se trata de relação de direito do consumidor que prevê multa máxima de 2% (dois por cento), que no caso como se trata de relação comercial, se for assim mantida será um prêmio e incentivo à inadimplência.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 69

Dê-se aos parágrafos 1º e 2º do artigo 14 do substitutivo, a redação seguinte:

§1º Denomina-se "agregado" o TAC que coloca, com exclusividade, mesmo que periodicamente, veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por empregado seu, a serviço do contratante, mediante remuneração certa.

§2º Denomina-se "independente" o TAC que presta serviços de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem

JUSTIFICATIVA

Não faz sentido a inclusão da ETPP – Empresa de Transporte de Pequeno Porte na definição de agregado ou independente que se criou especificamente para a caracterização de vínculo do TAC.

A emenda visa suprimir a referência à ETPP mantendo a definição exclusivamente para o TAC, como já consta na Lei 11.442/2007 cuja redação está melhor redigida e é mais técnica. A inovação do substitutivo não aperfeiçoa a redação, trazendo o risco de se ter uma regulamentação para pior.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA ADITIVA 70

Acrescente-se ao § 1º do artigo 26 do substitutivo um inciso VI com a redação seguinte:

VI – força maior ou caso fortuito.

JUSTIFICATIVA

Causa estranheza que o substitutivo deixe de mencionar como excludente de responsabilidade do transportador aos casos de força maior e caso fortuito que estão expressamente previstos na Lei 11.442 de 2007. A supressão equivale à revogação da disposição prevista na lei nº 11.442/07 e implicará no entendimento de que o transportador passará a responder pelos danos à carga nos casos de força maior e caso fortuito, o que se revela um absurdo inaceitável.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA SUPRESSIVA 71

Suprima-se o § 2º do artigo 26 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA.

O dispositivo servirá unicamente para gerar conflitos, na medida em que implica a negação de tudo que está previsto no §1º como excludente de responsabilidade.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA ADITIVA 72

O artigo 81 do substitutivo fica acrescido de acréscimo de artigo 261-A ao Código de Trânsito Brasileiro, com a redação seguinte:

Art. 261-A. Os artigos 179, I, II; 180; 181, XI, XVII, XVIII, XIX; 187, I; 193; 221; 230; 231; 232; 233; 234; 235; 237; 241 e 253 da Lei 9.503/97, que disciplina o Código de Trânsito Brasileiro, não produzirão pontuação para os motoristas empregados regidos pela CLT, em face de trabalharem na forma de subordinação jurídica e sob o poder disciplinar do empregador.

§1º A não pontuação não significa isenção em relação à multa referente às infrações constantes dos artigos citados no caput. Devendo a mesma ser paga na forma disciplinada no Código de Trânsito Brasileiro.

§2º O empregador não estará obrigado a informar o nome do motorista empregado pelo cometimento das infrações do caput, para os efeitos no disposto nos parágrafos 7º e 8º do Artigo 257 do Código de Trânsito Brasileiro, descabida, no caso, a multa prevista pela não identificação.

JUSTIFICATIVA

A emenda tem por objetivo excluir a pontuação do motorista empregado em sua CNH decorrente das autuações que não se caracterizam como infrações de trânsito praticadas em atos de direção de sua responsabilidade.

São infrações de responsabilidade do proprietário do veículo que por isso mesmo deve ter mantida a sua responsabilização como se propugna no parágrafo 2º ora proposto.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA MODIFICATIVA 73

O artigo 8º, incisos I e II do substitutivo passam a vigorar com a redação seguinte:

I– Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C, para cobertura danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários, sendo uma única apólice por RNTRC, vedada a sua estipulação por qualquer pessoa: ETC, CTC;

II– Responsabilidade Civil / Desaparecimento de Carga - RC-DC, para cobertura de roubo ou furto da carga, sendo uma apólice por RNTRC, vedada a sua estipulação por qualquer pessoa: ETC, CTC;

JUSTIFICATIVA

O RCTR-C é um seguro da responsabilidade civil do transportador que tem por finalidade cobrir os danos à carga transportada e tem por objetivo assegurar a indenização ao proprietário da carga, razão pela qual deve a contratação ser feita com exclusividade por transportador, vedando-se a estipulação por outra pessoa a fim de evitar litígios como os que hoje grassam no mercado pela disputa na contratação de apólices de seguro por terceiros.

Em relação ao RC-DC cabem as seguintes considerações:

1) No Código Penal, no Título que trata “Dos Crimes contra o Patrimônio”, há tipificação penal para os crimes de roubo, furto, apropriação indébita e receptação, no que se aplica à subtração de veículos e cargas. Lá não encontramos tipificação para “assalto”.

2) De igual modo, na Lei Complementar nº 121/06 que criou o “Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas”, bem como no Decreto nº 8.614/15 que regulamenta a referida Lei, o foco da legislação é o combate aos delitos de roubo e furto em relação a veículos e cargas.

3) No campo jurídico, embora haja diferentes teorias para conceituação de “assalto”, todas elas convergem para o entendimento de que assalto significa “a expropriação da coisa, levá-la com propósito de tirá-la de quem tem a sua posse”. De forma mais clara e direta, encontramos que “assalto é o crime de roubo na apreensão material do bem de outro”. Ou seja, assalto e roubo tem o mesmo sentido.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA MODIFICATIVA 74

Dê-se ao parágrafo 1º do artigo 8º do substitutivo, a redação seguinte:

§ 1º - A responsabilidade pela contratação dos seguros de que tratam os incisos I e II deste artigo é do transportador ou cooperativa, cabendo-lhe com exclusividade a escolha da seguradora, vedada a estipulação pelo tomador do serviço de transporte.

JUSTIFICATIVA

Os seguros obrigatórios de responsabilidade civil do transportador, que tem por finalidade cobrir os danos à carga transportada e tem por objetivo assegurar a indenização ao proprietário da carga, razão pela qual deve a contratação ser feita com exclusividade por transportador, vedando-se a estipulação por outra pessoa a fim de evitar litígios como os que hoje grassam no mercado pela disputa na contratação de apólices de seguro por terceiros.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA MODIFICATIVA 75

Dê-se ao parágrafo 6º do artigo 7º do substitutivo, a redação seguinte:

§ 6º - A obrigação estipulada no parágrafo anterior será do contratante do frete.

JUSTIFICATIVA

Não tem cabimento a previsão de utilização de IPEF para a emissão de DT-e documento eletrônico de transporte para o TAC ou ETPP, o que implica em ampliação indevida de atribuições para essa figura, cuja atividade segundo o artigo 3º deve ser de fornecimento de meio de pagamento e não de prestação de serviços de emissão de documento fiscal e de transporte em substituição do tomador de serviço ou do transportador.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA MODIFICATIVA 76

Dê-se ao parágrafo 8º do artigo 8º do substitutivo, a redação seguinte:

§ 8º - Fica vedado ao segurador e ao tomador do serviço de transporte a emissão de declaração de Dispensa de Direito de Regresso – DDR, ou qualquer outro documento que isente o transportador de ação de regresso relativamente aos seguros de que trata os incisos I e II deste artigo.

JUSTIFICATIVA

A emissão da denominada carta de DDR vem sendo utilizada de forma abusiva no mercado segurador, razão pela qual deve ser coibida proibindo-se sua utilização.
A emenda visa aperfeiçoar e dar maior clareza a redação do substitutivo.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA ADITIVA 77

Acrescente-se ao artigo 23 do substitutivo, um parágrafo 6º com a redação seguinte:

§ 6º - No transporte de cargas excedentes em peso e dimensões os valores das estadias deverão ser acordados entre o transportador e o tomador do serviço.

JUSTIFICATIVA

A regra geral da estadia tarifada não pode ser aplicada ao transporte de cargas especiais para as quais são exigidos veículos e composições especificamente dimensionadas em conformidade com a carga transportada.

Nesses casos a estadia deve ser mensurada de acordo com a composição utilizada o que somente pode ser feito através de entendimento entre as partes.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 78

Dê-se ao artigo 27 do substitutivo, a redação seguinte:

Art 27. No ato do recebimento do bem ou mercadoria caberá ao destinatário conferir a quantidade, a espécie e a integralidade dos bens na presença do entregador, quitando, neste ato, o comprovante de entrega do CT-e (DACTE), com as devidas ressalvas, se houver, vedada a retenção do comprovante de entrega, a qualquer título, implicando a retenção na isenção da transportadora de quaisquer responsabilidades civil e ou criminal sobre a mercadoria.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa aperfeiçoar de tornar mais clara a redação do dispositivo

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 79

Suprima-se o parágrafo 2º do artigo 26 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

A responsabilidade do transportador pelo agravamento do risco no transporte é matéria atinente à legislação securitária e já tem previsão expressa no Código Civil.

A inovação pretendida somente servirá para causar confusão e gerar indesejáveis litígios sobre o tema.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 80

Suprima-se os parágrafos 3º e 5º do artigo 77 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

O agravamento da multa na reincidência de forma exponencial como previsto e sem qualquer limitação deverá levar à situações de intolerável injustiça.

A notificação eletrônica mediante simples inclusão de informação no sistema eletrônico da Agência não atende o princípio do devido processo legal e a segurança jurídica do cidadão, de ser regularmente cientificado de autuação pelo órgão da administração.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 81

Dê-se aos artigos 10 e 11 do substitutivo, a redação seguinte:

Art. 10. Nos seguros obrigatórios de RCTR-C (responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas) e RC-DC (responsabilidade civil por desaparecimento de carga), segurado e segurador poderão estabelecer, em comum acordo, o Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro.

§1º Existindo o PGR como parte integrante da apólice de seguros RCTR-C e RC- DC, não poderá o tomador do serviço de transporte exigir da transportadora um novo PGR.

§2° O PGR deve estar em conformidade com a legislação em vigor, principalmente no que se refere às obrigações de repouso e descanso dos motoristas de que trata a Lei, bem como atentar-se aos riscos à segurança viária, considerando sempre locais de parada para refeição e repouso.

§3º O contratante do frete poderá solicitar medidas complementares ao PGR, referentes à escolta, rastreamento, entre outras, devendo, se ocorrer, assumir todos os custos e despesas decorrentes das medidas solicitadas, pagando diretamente ao prestador de serviço ou à transportadora, conforme o caso.

Art. 11 – o Gerenciamento de risco da carga transportada será de responsabilidade da transportadora que poderá efetuá-lo por conta própria ou mediante contratação de empresa especializada de segurança privada.

§1º A Gerenciadora de Riscos contratada será responsável perante a transportadora e a seguradora por casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, em consequência de falhas operacionais em sua prestação de serviço, ficando obrigada ao ressarcimento junto à seguradora, do valor indenizado ao transportador referente à mercadoria sinistrada.

§2º Se a seguradora solicitar ao transportador que o transporte ou a armazenagem sejam acompanhados por uma Gerenciadora de Riscos, os valores referentes ao rastreamento do veículo, manutenção de equipamentos, comunicação, mensagens e outros eventos solicitados pela GR, bem como demais serviços inerentes, serão suportados e pagos pela seguradora, diretamente ao prestador do serviço, ou ao transportador, conforme o caso.

§3º - O transportador tem direito ao recebimento de uma taxa específica, que incidirá sobre o valor da mercadoria, para cobrir custos com Gerenciamento de Risco - GRIS, de acordo com a carga a ser transportada, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos com cobertura securitária (frete-valor)."

§4° Se não houver um aceite formal do PGR por parte da transportadora, o mesmo será considerado nulo.

§5º Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados, em caso de ocorrência de sinistro relativo a desvios de carga, perdas, roubo ou assalto, bem como outros cobertos pela apólice.

§6º - Ao transportador fica facultado a instalação nos veículos de transporte rodoviário de cargas de tecnologias embarcadas para minimizar riscos à carga como: rastreadores, atuadores, travas, bloqueadores, telas de janelas do veículo, e outros que venham a ser criados com este objetivo.

§7º - As empresas de transporte rodoviário de cargas não são obrigadas a fazer consultas a cadastro de motoristas gerenciado por quem quer que seja, sendo também uma faculdade.

§8º - Nos casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, é assegurado ao transportador o direito junto ao tomador do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte.

JUSTIFICATIVA

A regulamentação prevista no substitutivo tem o condão de introduzir a figura da gerenciadora de risco como agente obrigatório na atividade de transporte, criando mais um atravessador na atividade do transportador.

O transportador pode fazer o próprio gerenciamento de risco. Não nada que o impeça de fazê-lo.

A contratação do seguro é uma relação que deve ser do interesse do transportador e da seguradora que em conjunto devem estabelecer as regras da apólice com o ou sem gerenciamento de risco e sua amplitude em conformidade com a carga transportada.

A intromissão de um agente estranho ao transporte – a Gerenciadora de Risco - tem servido apenas aos interesses de atravessadores e vendedores de itens de segurança duvidosas, porém rentáveis aos seus fornecedores.

Ou então, tem servido para a criação de armadilhas ou ciladas contratuais para o transportador, com cláusulas abusivas, capciosas e impraticáveis de gerenciamento de risco em benefício de seguradoras que praticam o contrato de seguro sem risco.

Trata-se de figura deletéria hoje existente e que parasita a atividade de transporte sem assumir nenhum risco pela sua atividade.

A emenda sugerida busca colocar um fim nessa prática deletéria e dar responsabilidade a seguradora pelos riscos que assume, à transportadora pelo gerenciamento dos riscos da

apólice e para a gerenciadora o papel de coadjuvante que lhe couber, mediante assunção de responsabilidade por seus atos.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA ADITIVA 82

Acrescente-se ao substitutivo, onde couber, artigos com a redação seguinte:

Art. O transporte rodoviário de carga postal e a carga comercial não poderão transitar conjuntamente no mesmo veículo.

Art. Os veículos de transporte de passageiros são proibidos de transportar cargas comerciais, exceto aquelas sob responsabilidade dos passageiros neles embarcados, ou de propriedade da própria empresa.

Art. No transporte de mercadoria comercial, as empresas de transporte de valores ficam obrigadas às documentações previstas nesta Lei, e às demais obrigações fiscais, sejam elas federais, estaduais ou municipais, de acordo com o tipo de transporte, inclusive de fiscalização em trânsito.

§1° Para fins de cumprimento das obrigações previstas nesta Lei, e de sua fiscalização, a carga comercial e a carga de valores não poderão seguir embarcadas conjuntamente no mesmo veículo.

§2° O veículo de transporte de valores que estiver transitando com carga comercial, deverá estar devidamente com a informação de não estar transitando com valores, conforme regulamento.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa restabelecer dispositivos que constaram do relatório anteriormente distribuído e que foram suprimidos no presente.

Tratam-se de regras de grande importância para assegurar a igualdade e livre concorrência na atividade de transporte.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA ADITIVA 83

Acrescente-se um parágrafo 7º ao artigo 7º do substitutivo com a redação seguinte:

§ 7º - Aplica-se o disposto neste artigo à ECT – Empresa de Correio e Transporte quando realizar transporte de mercadorias ou encomendas, ainda que em conjunto com correspondência, ficando sujeita à fiscalização das mercadorias transportadas na forma da lei.

JUSTIFICATIVA

Impõe-se a previsão de fiscalização do transporte de mercadorias efetuado pela ECT, sob a denominação de encomendas, pois se trata de atividade comercial estranha ao monopólio postal, que está sujeita à fiscalização nos mesmos termos da atividade privada.

É medida que se insere na garantia de igualdade de tratamento e de livre concorrência que também a ECT deve se submeter.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 84

O parágrafo 11 do artigo 40 do substitutivo passa a vigorar com a redação seguinte:

§ 11. Para a concessão da AET somente poderá ser cobrada a taxa de expedição, sendo vedada a cobrança, pela autoridade de trânsito ou pela concessionária de rodovias concedidas, de taxa de utilização da via, taxa adicional de pedágios, serviços de acompanhamento para fins operacionais, trânsito e segurança, ou qualquer outro valor adicional, a qualquer título.

JUSTIFICATIVA

A redação proposta no substitutivo poderá ser interpretada pelos órgãos expedidores de AET e pelas concessionárias, como uma autorização para cobranças de serviços adicionais. As concessionárias, apesar de ter a responsabilidade em manter a segurança e a operacionalidade nas rodovias, cobram por serviços de gerenciamento e exploração das rodovias, o que não é correto.

Um caso real é o custo com pagamento de Taxa de Adicional de Pedágio – TAP em rodovias, que é extremamente elevado.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 85

Suprima-se o inciso III e o §5º do artigo 8º do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

A obrigatoriedade de um novo seguro será lesiva ao transportador representando a imposição de novos e altos custos para a atividade de transporte rodoviário de cargas interessando apenas às seguradoras.

O seguro obrigatório de danos à terceiros (DPVAT) já existe e a proposta significa indesejável repetição.

Por fim, a possibilidade de contratação de seguro de danos causados à terceiros com cobertura mais ampla já é possível através de seguro facultativo.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA MODIFICATIVA 86

Dê se ao artigo 3º, inciso III, do substitutivo a redação seguinte:

"III – Gerenciadora de Riscos de Transporte Rodoviário – GRTR, pessoa jurídica que, mediante contrato, assume o gerenciamento e monitoramento dos riscos durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, ou de mercadorias armazenadas, com objetivo de mitigar perdas e danos à carga e ao veículo."

JUSTIFICATIVA

Inicialmente, cabe assinalar que o termo correto é Gerenciamento de Riscos. (Advém da adaptação do termo “risk management” ao nosso idioma, ou seja, gestão de riscos, tratamento de riscos, etc.).

O Gerenciamento de Riscos (GR) caracteriza-se como um processo que, com foco em segurança preventiva, integra recursos (humanos, materiais, tecnológicos e financeiros) de uma organização e medidas de gestão aplicáveis, com o objetivo de evitar ou minimizar perdas e danos a essa organização. É um processo aplicável a qualquer ramo da atividade humana, particularmente quando se deseja preservar os bens patrimoniais de uma organização.

No que concerne ao transporte rodoviário de cargas, as GR que nele atuam podem ser caracterizadas como “Gerenciadora de Riscos de Transporte Rodoviário – GRTR” e, nessa situação, além das exigências estabelecidas na legislação da Segurança Privada (onde as GR estão sendo enquadradas, como empresas provedoras de soluções de segurança conforme sua razão de existir), é válido exigir-se das GRTR outros requisitos tais como disposto neste Substitutivo.

Por fim, o conceito de “mitigar perdas e danos” é mais adequado e abrangente do que o constante no Substitutivo, isso porque, considerando as tipificações de delitos constantes no Código Penal, no Título que trata “Dos Crimes contra o Patrimônio”, o texto atual é omisso em relação aos delitos de “furto” e “apropriação indébita”, que ocorrem no cenário dos delitos de cargas e, também, porque apresenta os termos “assalto” (que é o roubo) e “desvios” não tipificados no Código.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 87

Suprima-se o § 5º do artigo 18 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

A multa em dobro sobre o valor do frete prevista na lei 11442/2007 vem sendo julgada inconstitucional em razão da previsão do artigo 412 do Código Civil, segundo a qual a multa não pode ser superior ao valor da obrigação principal e por violar o princípio constitucional da proporcionalidade e razoabilidade.

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA ADITIVA 88

Acrescente-se ao artigo 21 do substitutivo um parágrafo 2º, passando o parágrafo único a ser o parágrafo 1º, com a redação seguinte:

§2º No caso em que o tomador do serviço for o destinatário da mercadoria e o mesmo não concordar com o valor do frete a pagar (FOB), este deverá recusar o recebimento da mercadoria no ato do recebimento. Não o fazendo, pressupõem-se, para todos os efeitos legais, o aceite do valor do frete e as condições de pagamento do mesmo.

JUSTIFICATIVA

A emenda visa estabelecer regra clara de comportamento do destinatário de mercadoria no caso de transporte feito com frete a ser pago por ele, de forma a dar segurança ao transportador que não pode ficar sem meios para receber pelo serviço executado ante atitude desleal do destinatário que recebe a mercadoria e depois se recusa a pagar o frete sob alegação de não concordância.

A regra estabelece o equilíbrio: se não concorda recusa-se a receber e por isso não tem o que pagar.

Se recebe concorda com o frete.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA MODIFICATIVA 89

O § 4º do artigo 22 do substitutivo passa a vigorar com a redação seguinte:

§ 2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos da data estipulada, o contratante ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las, poderá declará-las perdidas, salvo em caso de ocorrência de trânsito, problemas de trafegabilidade, quebra do veículo, ou problemas decorrentes de fiscalização em trânsito, que deverão ser comunicadas pelo transportador ao tomador do serviço, excetuando-se o transporte de cargas excepcionais em peso e dimensões devido às peculiaridades do transporte.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda objetiva aperfeiçoar a redação do dispositivo dando-lhe maior clareza e alterar o prazo para trinta (30) dias considerando-se que o prazo proposta no substitutivo é claramente insuficiente para que a empresa de transporte providencie as medidas necessárias à localização de mercadorias eventualmente extraviadas.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA MODIFICATIVA 90

Dê-se ao artigo 23 do substitutivo a redação seguinte:

Art. 23. O prazo máximo para carregamento e descarregamento do veículo de transporte rodoviário de cargas será de 2 (duas) horas para cada operação, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino do carregamento ou descarregamento, respeitado o agendamento de que trata o § 10, após o qual será devido ao transportador, como estadia, a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, contado até a liberação final do veículo, levando em consideração para o cálculo a capacidade total de transporte do veículo, inclusive os reboques.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa aperfeiçoar a redação do artigo e estabelecer prazo máximo para carga e descarga de duas horas, evitando-se a utilização do veículo transportador como instrumento de armazenamento em prejuízo do transportador.

A atividade de transporte necessita de regras tendentes a aumentar a produtividade e segurança dos agentes que nela atuam.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS

Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA MODIFICATIVA 91

Dê-se ao artigo 70, parágrafo 2º do substitutivo a redação seguinte:

Art. 70....

§2º As providências de que trata o presente artigo serão adotadas em função do grau e da natureza do risco, mediante avaliação técnica e, sempre que possível, com o acompanhamento do fabricante ou importador dos produtos, expedidor, transportador, contratante de transporte, representante da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros e de órgão do meio ambiente.

JUSTIFICATIVA

Considerando a responsabilidade civil objetiva, inerente à atividade do transporte de produtos perigosos, que norteia os direitos e obrigações dos entes envolvidos na prestação de serviços, há a necessidade imperiosa de inserir a figura do contratante, pois este é igualmente responsável e precisa ser incluído no contexto.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS

Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA SUPRESSIVA 92

Suprimir os artigos 68 e 69 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

Os temas tratados nos artigos 68 e 69 do substitutivo já estão devidamente disciplinados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - Inmetro, por meios dos seus Regulamentos Técnicos da Qualidade – RTQ´s e atendem o interesse do setor.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS

Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA SUPRESSIVA 93

Suprimir os artigos 74, 75 e 76 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

Os temas tratados nos referidos artigos já estão devidamente regulamentados por norma infra legal da ANTT – cujo regulamento é de extrema complexidade, pois envolve conhecimento técnico especializado e foi objeto de amplo debate entre todos os setores envolvidos na atividade. Não se entende ser conveniente alterar o sistema regulatório do transporte de produtos perigosos, mediante processo legislativo, engessando a regulamentação onde qualquer alteração dessa conquista seria um enorme retrocesso à esse segmento especializado.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA SUPRESSIVA 94

Suprimir o inciso II do art. 64 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

Atualmente as empresas que transportam Produtos Perigosos já possuem seguro ambiental ou tem ferramentas para suprir qualquer necessidade. Há a questão da dependência que as empresas de transporte terão com as Seguradoras e toda questão da elevação dos custos diante da obrigatoriedade, além disso teremos um conflito com o Sistema Nacional de Transporte de Produtos Perigosos – SNTPP desenvolvido pelo IBAMA que trata especificamente do tema.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA SUPRESSIVA 95

Suprimir o art. 66 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

A obrigatoriedade de rastreamento para veículos transportando produtos perigosos não se justifica, considerando que a atividade de transporte rodoviário de produtos perigosos, notadamente, é uma das atividades dentro do segmento de transporte de cargas, a mais regulamentada onde se prevê todos os tipos de situação emergencial.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA SUPRESSIVA 96

Suprimir o art. 67 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

A obrigatoriedade de rastreamento para veículos transportando produtos perigosos não se justifica, considerando que a atividade de transporte rodoviário de produtos perigosos, notadamente, é uma das atividades dentro do segmento de transporte de cargas, a mais regulamentada onde se prevê todos os tipos de situação emergencial.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA MODIFICATIVA 97

Dê-se ao artigo 64, inciso I do substitutivo a redação seguinte:

I) manter RT com experiência em produtos perigosos,

JUSTIFICATIVA

Não tem qualquer sentido obrigar a contratação de responsável técnico em conformidade com o número de veículos da empresa. A regra deve ser a que hoje está em vigor: um responsável técnico por empresa.

O próprio sócio pode ser responsável técnico da empresa e a responsabilidade dos sócios abrange toda atividade da empresa.

O responsável técnico poderá valer-se de auxiliares quando se tratar de empresa de grande porte, o que também já ocorre atualmente. O que não faz sentido será repartir a responsabilidade, que em última análise, será sempre dos sócios da empresa.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS

Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA ADITIVA 98

Acrescente-se ao artigo 74 o parágrafo 2º do substitutivo com a redação seguinte substituindo o parágrafo único para o §1º:

Art. 74....

§1º.....

§2º Os Municípios devem se ater exclusivamente ao estabelecido nas legislações da União e de cada Unidade Federada, não cabendo legislar sobre o tema na esfera de transporte de produtos perigosos.

JUSTIFICATIVA

Conforme LC 140/2011, apenas o IBAMA tem competência para tratar da matéria, assim fica claro a não obrigação de ter uma licença por Estados, a fim de se evitar o que acontece nos dias atuais, onde os Estados e Municípios legislam sobre a matéria e exigem a Licença Ambiental em qualquer situação, onerando sobremaneira a categoria e dificultando o exercício da atividade.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA ADITIVA 99

Acrescente-se ao artigo 70, o parágrafo 4º do substitutivo com a redação seguinte:

Art. 70....

§4º As infrações administrativas de transporte de produtos perigosos devem ser tratadas de acordo com este regulamento (documentação, embalagem, sinalização, amarração de carga) reservando-se as questões de encaminhamento de criminalização com base na Lei 9.605/98 apenas quando houver efetivo ou severo risco ao meio ambiente, com existência de dano comprovado ao meio ambiente.

JUSTIFICATIVA

É muito comum a autuação e criminalização de transportadores e expedidores e seus representantes legais, com base nas alegações subjetivas, por exemplo: a) o transporte foi realizado em desacordo com a regulamentação de transporte. O extremo rigor na fiscalização já levou motorista à delegacia de polícia pela falta de documentos, ou mesmo o seu porte, mas com preenchimento errôneo. Problemas de natureza meramente administrativa que poderiam ser facilmente resolvidos. O tema de alta relevância está sendo discutido no âmbito da ANTT em fórum especializado.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA MODIFICATIVA 100

Dê-se ao parágrafo 5º do artigo 23 do substitutivo, a redação seguinte:

§5º Não havendo a informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador através dos meios de controle e registro do tempo de direção do motorista, conforme regulamentação da ANTT, ressalvado o caso de agendamento prévio, comunicado antecipadamente ao transportador, e, uma vez cumprido, será considerado como horário inicial para efeito de estadia de que trata esta Lei.

JUSTIFICATIVA

A emenda visa aperfeiçoar e dar maior clareza ao dispositivo.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 101

Dê-se ao artigo 65 do substitutivo a redação seguinte, com a supressão dos seus incisos e parágrafos.

Art. 65 Os transportes rodoviários de produtos perigosos somente poderão ser realizados por veículos que atendam as disposições presentes no Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e suas Instruções Complementares.

JUSTIFICATIVA

O Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - Inmetro, através de seus Regulamentos Técnicos da Qualidade – RTQ´s, já disciplina as inspeções periódicas dos veículos e equipamentos que transportam Produtos Perigosos.

A realização das inspeções se manifesta pelo tempo de fabricação do veículo/equipamento, podendo ser de 4, 6 ou 12 meses, cujos documentos gerados pela inspeção são o CIV - Certificado de Inspeção Veicular e o CIPP - Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos.

Uma vez detectado nas inspeções qualquer irregularidade no veículo/equipamento, o Organismo de inspeção credenciado pelo INMETRO tem a autoridade de reprovar para o transporte de produtos perigosos o objeto da verificação, tornando tal medida muito mais severa que a disposta no referido artigo.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS

Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA 102

Dê-se a seguinte redação aos arts. 155 e 157 do Decreto-Lei nº 2848/40:

Art. 155. Subtrair, para si ou para outrem, coisa alheia móvel:

.....
.....
.....
.....

"§ 7° - Equipara-se ao caput e dar-se-á a mesma pena em se tratando de funcionário de empresa transportadora ou embarcadora que detém informações privilegiadas e facilita a prática delituosa".

Art. 157. Subtrair coisa móvel alheia, para si ou para outrem, mediante grave ameaça ou violência a pessoa, ou depois de havê-la, por qualquer meio, reduzido à impossibilidade de resistência:

.....
.....
.....
.....

"VI – se a vítima está em serviço de transporte de cargas em rodovias federais ou estaduais e o agente conhece tal circunstância".

"VII - se a vítima está em serviço de transporte de passageiros em rodovias federais ou estaduais e o agente conhece tal circunstância".

"§ 4° - Equipara-se ao caput e dar-se-á pena prevista no parágrafo 2º, o funcionário de empresa embarcadora ou transportadora de cargas ou de passageiros que detém informações privilegiadas e facilita a prática delituosa"

J U S T I F I C A Ç Ã O

Dentre os diversos tipos de crimes nas rodovias, o roubo a veículos de transporte de passageiros e o roubo a carga são alguns que estão mais presentes. O roubo a cargas é um

crime que afeta diretamente a economia, pois resulta para o governo perda de arrecadação devido à comercialização clandestina das mercadorias roubadas, para os empresários custos extras com equipamentos de segurança ou aumento do frete e dos seguros dos transportes de cargas, e para a sociedade a transferência desses custos extras para o produto final disponibilizado para o comércio. Os custos extras aplicados aos produtos para a compensação das despesas decorrentes do roubo a carga variam de 12 a 30%, o que, ao final, é acrescido ao valor de mercado do produto. Além disso, há um aumento da violência e do risco de desabastecimento de algumas comunidades pela suspensão de serviços, que acabam ficando reféns do crime organizado que comandam o comércio local. No que tange ao roubo a veículos de transporte de passageiros, cada ocorrência envolve diretamente diversas vítimas, submetidas à violência psicológica e até mesmo física, influenciando negativamente na percepção de segurança dos usuários das rodovias e gerando risco de morte aos envolvidos, devido à violência empregada pelos assaltantes. Os roubos praticados em regiões de fronteira geram um alto lucro, visto que os veículos de turismo trafegam com passageiros portando elevado valor em dinheiro. As consequências do roubo afetam as empresas que sofrem prejuízos econômicos, pois têm que retirar de circulação linhas que passam em determinados horários em trechos sensíveis ao roubo, precisam manutenir veículos que sofrem danos com a ação e, também, pela diminuição da procura por usuários. Ao longo dos anos, o roubo a cargas vem aumentando assustadoramente, em uma lista com 57 países, o Brasil é o oitavo mais perigoso para o transporte de cargas, que teve um prejuízo de R$ 6,1 bilhões de 2011 a 2016, com um total de 97.786 ocorrências.

Segundo a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro – FIRJAN, o ano de 2016 teve o maior crescimento registrado, com 4.056 casos a mais do que 2015, sendo 2.637 desses no Rio de Janeiro e 1.453 em São Paulo. Esses dois Estados registraram 87,8% das ocorrências de roubo a carga no Brasil em 2016, num total de 9.862 no Rio de Janeiro e 9.943 em São Paulo.

Os órgãos de segurança pública vêm desprendendo esforços e investimentos de recursos extras no enfrentamento aos crimes contra o patrimônio, mas, paralelo ao elevado número de ocorrências, o enfrentamento no Brasil é dificultado pela maior atuação e especialização de organizações criminosas, pela falta de ações mais rigorosas voltadas para punir, em conjunto, todos os elos da cadeia criminosa e pela carência de estrutura das forças de segurança pública diretamente relacionadas ao combate dessa modalidade criminal. Não obstante, a fragilidade da lei penal e a crise do sistema carcerário, com superlotação de presídios, bem como a tendente despenalização, influenciam para a diminuição da punibilidade para quem comete esse tipo de crime. Além disso, a malha viária nacional é extensa e possui vários trechos de rodovia que são distantes de postos de fiscalização, o que torna inviável a presença de policiais para fazer o patrulhamento e garantir a segurança dos usuários. Nos últimos anos tem se tornado crescente o envolvimento de funcionários de

empresas transportadoras e embarcadoras de carga na facilitação do roubo a carga. O repasse de informações privilegiadas como hora de saída, tipo de mercadoria, rota, bem como o repasse do caminhão pelo próprio motorista simulando um roubo ou furto dificultam o trabalho de enfrentamento e da inteligência no monitoramento de quadrilhas. Esse modus operandi é muito comum em alguns Estados, a citar São Paulo, que aparece em segundo no ranking de número de ocorrências de roubo. O código penal não prevê punição específica para esses indivíduos que facilitam o roubo a carga em seus artigos 155 e 157, nem tão pouco pra quem rouba veículos de transporte de passageiros. É fundamental que, diante do cenário caótico de roubo a carga que o Brasil se encontra, que haja, também, uma penalização severa para indivíduos que facilitam esse tipo de crime e até, mesmo que indiretamente, praticam o crime. Quando um funcionário repassa informações privilegiadas para assaltantes, que só as detém em razão da função, está assumindo o risco de causar a morte de pessoas inocentes, mesmo que não seja ele o autor do fato. Para essas condutas deve-se ter punição mais severa, pois existe o abuso de confiança, objetivando a coibição do envolvimento de funcionários no crime. Além disso, busca-se diminuir a prática do roubo a carga mediante valoração da pena para quem o pratique. Sobre o roubo a veículos de transporte de passageiros, penalizar de forma mais enérgica os que praticam o crime é uma tentativa de diminuir o prejuízo social gerado, visto que é um ato violento e que deixa marcas psíquicas muitas vezes permanentes nos usuários desse tipo de transporte. No final de 2016, a Polícia Rodoviária Federal em conjunto com a Polícia Federal cumpriu 84 ordens judiciais em 6 Estados de uma quadrilha que aliciava motoristas para repasse de cargas. Os motoristas envolvidos no crime faziam o registro em outro Estado para dificultar a investigação. Neste caso, os criminosos usavam do convencimento ao invés da violência para praticar o crime e estima-se que causaram um prejuízo de R$ 15 milhões. No enfrentamento ao roubo a veículos de transporte de passageiros, a integração de órgãos de segurança do Estado do Paraná, como a PRF, Polícia Civil e Polícia Militar, resultou, em 2016, na prisão de algumas quadrilhas envolvidas nesse crime e proporcionou melhores condições de tráfego para usuários desse modal rodoviário.

Sala das Sessões, 07 de novembro de 2017.

Deputado GONZAGA PATRIOTA
PSB/PE

-. **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

ETIQUETA
EMENDA SUPRESSIVA 103

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
	Substitutivo ao PL 4860/2016

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
			01/01

1. [ ] SUPRESSIVA 2. [ ] SUBSTITUTIVA 3. [ ] MODIFICATIVA 4. [ ] ADITIVA 5. [ ] AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUPRESSIVA

SUPRIME-SE OS § 4º E § 5º NO ART. 7º

JUSTIFICATIVA

Tal dispositivo impedirá que tanto o Transportador Autônomo de Cargas - TAC que tem apenas um veículo, como a Empresa de Transporte de Carga de Pequeno Porte - ETPP com até 10 veículos de serem contratados diretamente.

Tal proposta impossibilita-os de atuar na atividade oferecendo seus serviços e concorrendo livremente no mercado de fretes.

A única exceção é no caso em que o transporte se iniciar diretamente no estabelecimento de produtor rural.

Tal dispositivo conflita com o artigo 170 da Constituição que define que:

"Art. 170 - A ordem econômica fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguinte princípios:

I - .....

.....

IV - livre concorrência; (grifos nossos).

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

Deputado GONZAGA PATRIOTA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA
EMENDA 104

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
	Substitutivo ao PL 4860/2016

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
			01/01

1. [ ] SUPRESSIVA	2. [X] SUBSTITUTIVA	3. [ ] MODIFICATIVA	4. [ ] ADITIVA	5. [ ] AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Dê-se ao parágrafo 6°, do artigo 7° do substitutivo a seguinte redação:

"Art. 7° .....
§ 6° - A obrigação estipulada no parágrafo 4° será do contratante do frete, podendo para tanto utilizar-se de serviço das IPEFs.

JUSTIFICATIVA

A proposta tem por finalidade corrigir a menção do parágrafo, já que é o parágrafo 4° que define os responsáveis pela emissão do DT-e.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

Deputado GONZAGA PATRIOTA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA
EMENDA 105

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
	Substitutivo ao PL 4860/2016

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
			01/01

1. [ ] SUPRESSIVA 2. [X] SUBSTITUTIVA 3. [ ] MODIFICATIVA 4. [ ] ADITIVA 5. [ ] AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Dê-se ao parágrafo 6°, do artigo 7° do substitutivo a seguinte redação:

"Art. 7° .....
§ 6° - A emissão do DT-e será realizada pelo contratante do frete, podendo para tanto utilizar-se de serviço das IPEFs.

JUSTIFICATIVA

A proposta tem por finalidade definir o responsável pela emissão do DT-e, sem restringir a emissão apenas para o produtor rural quando contratar o TAC e o ETPP

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

Deputado Gonzaga Patriota

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA
EMENDA 106

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
	Substitutivo ao PL 4860/2016

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
			01/01

1. [ ] SUPRESSIVA 2. [ ] SUBSTITUTIVA 3. [ ] MODIFICATIVA 4. [X] ADITIVA 5. [ ] AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Inclua-se no Artigo 18 o seguinte paragrafo 7°:

§ 7º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no caput deste artigo ou em seu regulamento.

JUSTIFICATIVA

O artigo 18 do substitutivo teve a finalidade de reproduzir o artigo 5° A instituído pela Lei 12.249, de 2010, na Lei 11.442, com a finalidade de proibir o uso da carta frete. A proposta visa restabelecer a proibição de outra forma de pagamento ao TAC que não seja o previsto em lei.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

Deputado GONZAGA PATRIOTA

EMENDA ADITIVA Nº 107

Acrescente-se onde couber **inciso** no artigo 2º:

.....

.....

Empresa de segurança privada especializada no transporte de valores e cargas especiais, pessoa jurídica constituída na forma da legislação específica em vigor, autorizada pela Polícia Federal a transportar numerário, valores e bens de alto valor agregado.

Parágrafo único, com o seguinte teor:

Para cobrir as despesas de apólice de seguro das empresas de segurança privada especializadas no transporte de valores e cargas especiais, a alíquota de *ad valorem* não poderá ser inferior a 0,06% sobre o montante total transportado, ou sobre o valor da carga.

JUSTIFICAÇÃO

As empresas de transporte de valores, conquanto sejam especializadas em segurança privada, também executam serviços de transportes rodoviário de produtos perigosos (no caso, numerário e produtos de alto valor agregado), de forma que não podem ficar á margem da regulamentação específica estabelecida neste Projeto. A própria ANTT reconhece as empresas de transporte de valores como uma subespécie de empresas de transporte. Portanto, atendidas as especificidades da atividade de segurança privada, os requisitos estabelecidos para transportadores de produtos perigosos devem ser aplicados à atividade de transporte de valores.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

AELTON FREITAS
DEPUTADO FEDERAL – PR/MG

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA
EMENDA 108

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/11/2017	Substitutivo ao PL 4860/2016

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
Dep. Diego Andrade (PSD-MG)			01/01

1. [ ] SUPRESSIVA 2. [ ] SUBSTITUTIVA 3. [ ] MODIFICATIVA 4. [x] ADITIVA 5. [ ] AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

11 - EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber no Substitutivo do PL 4860/2016:

Art. XXX - As multas emitidas pela ANTT no valor de 5.000 (cinco mil reais) devem ser convertidas em advertência, até a data da publicação da lei.

JUSTIFICATIVA

A multa de 5.000(cinco mil reais) é aplicada tanto para infração de obstrução de fiscalização quanto para infração de evasão de fiscalização do Registo Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, o que a tornou desproporcional à infração praticada.
Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA
EMENDA 109

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/11/2017	Substitutivo ao PL 4860/2016

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
Deputado Diego Andrade (PSD/MG)			01/01

1. [ ] SUPRESSIVA 2. [ ] SUBSTITUTIVA 3. [ ] MODIFICATIVA 4. [X] ADITIVA 5. [ ] AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

10 - EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber no texto do Substitutivo do PL 4860/2016.

§ 3º – para maior segurança a mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos líquidos e gasosos serão prioritariamente realizadas pelos motoristas profissionais, os quais deverão ter comprovado treinamento para as tarefas, bem como atender às normas de segurança e saúde do trabalho, estabelecidas pelo Ministério do Trabalho e Emprego.

JUSTIFICATIVA

No Estado do Rio Grande do Sul, o Ministério Público do Trabalho e a Fiscalização do MTE sustentam que os motoristas não podem fazer o descarregamento e movem ações contra transportadoras.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA
EMENDA 110

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/11/2017	Substitutivo ao PL 4860/2016

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
Dep. Diego Andrade (PSD-MG)			01/01

1. [ ] SUPRESSIVA 2. [X] SUBSTITUTIVA 3. [ ] MODIFICATIVA 4. [ ] ADITIVA 5. [ ] AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

9 - EMENDA SUBSTITUTIVA

Em relação à terminologia, recomendamos a alteração da seguinte denominação em todo o texto:

a) Recebedor: substituir por destinatário.

JUSTIFICATIVA

Há muitos anos, em vários dispositivos legais e pelos usos e costumes, esses agentes são denominados com os termos acima recomendados, que lhe conferem muita precisão e conhecimento, evitando-se conflitos de interpretação com outras leis.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA
EMENDA 111

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/11/2017	Substitutivo ao PL 4860/2016

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
Dep. Diego Andrade (PSD-MG)			01/01

1. [ ] SUPRESSIVA 2. [X] SUBSTITUTIVA 3. [ ] MODIFICATIVA 4. [ ] ADITIVA 5. [ ] AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

8 -EMENDA SUBSTITUTIVA

Em relação à terminologia, recomendamos a alteração da seguinte denominação em todo o texto:

a) Expedidor: substituir por embarcador.

JUSTIFICATIVA

Há muitos anos, em vários dispositivos legais e pelos usos e costumes, esses agentes são denominados com os termos acima recomendados, que lhe conferem muita precisão e conhecimento, evitando-se conflitos de interpretação com outras leis.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA
EMENDA 112

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO
07/11/2017	Substitutivo ao PL 4860/2016

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
Dep. Diego Andrade (PSD-MG)			01/01

1. [ ] SUPRESSIVA 2. [ ] SUBSTITUTIVA 3. [ ] MODIFICATIVA 4. [X] ADITIVA 5. [ ] AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

7 - EMENDA ADITIVA

Inclua-se § 3º no Art. 14:

§ 3 do Art. 14 - o transporte rodoviário de cargas admite subcontratação, em qualquer de suas fases, entre quaisquer categorias da atividade econômica, respeitados os termos desta lei.

JUSTIFICATIVA

É necessário afastar-se a interpretação que hoje há em relação ao art. 4º da Lei nº 11.442, de que só prevê a subcontratação do TAC, por ETC, e o que está causando autuações e processos judicias contra transportadoras e, ao mesmo tempo, provocando interpretações controvertidas na Justiça do Trabalho, acarretamento reconhecimento de vínculos empregatícios que muitos prejuízos causam às ETCs.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR

EMENDA Nº 113

O inciso III do art. 4º do substitutivo do Projeto de Lei nº 4860, de 2016 passa a ter a seguinte redação:

"Art. 4º.....

III – CTC:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas;

d) manter RT por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

e) ter patrimônio líquido, de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES)" (NR)

JUSTIFICATIVA

As sociedades cooperativas são caracterizadas pela associação de pessoas com interesses comuns, economicamente organizadas de forma democrática, isto é, contando com a participação livre de todos e respeitando direitos e deveres de cada um de seus cooperados, aos quais presta serviços, sem fins lucrativos, portanto elas primam pela valorização das "pessoas" e não do "capital", sendo cada associado a representação fática de um voto independentemente do valor do seu capital integralizado (Lei 5.764/71 art. 4º Inciso VI).

As sociedades cooperativas também são vedadas a remunerar o capital dos sócios, com a exceção da aplicação de juros de no máximo 12 % a.a. quando previsto em estatuto e desde que a mesma tenha apresentado resultados positivos. Desta forma o capital social, ou conforme descrito na redação do texto, "*patrimônio mínimo, subscrito e integralizado*", não se confunde com patrimônio social. A sua função precípua é constituir o fundo inicial, o patrimônio originário, com o qual se tornará viável o início à vida econômica da sociedade (REQUIÃO, 2015).

Analisando-se o Capital Social de forma finalística podemos observar a diferença deste em sociedades comerciais, onde o capital representa a “mais valia” do negócio e nas cooperativas onde ele representa o “acesso ao ambiente econômico”.

Diante do exposto, o capital social (“*patrimônio mínimo, subscrito e integralizado*”) das cooperativas, diferentemente de empresas mercantis, visa a operacionalização do negócio de forma adequada a sua estrutura de capital, ou seja, ter capital suficiente a sua necessidade de capital de giro, já nas mercantis o capital acaba por representar o investimento dos sócios e por sua vez representa o seu valor patrimonial. Desta forma, o capital social acaba por não representar o valor acumulado ao longo dos anos oriundos da capitalização de resultados que na maioria dos casos são representados pelos fundos e reservas indivisíveis.

Portanto o patrimônio líquido representa o somatório dos valores de propriedade do quadro social, onde destaca-se: o capital social, as reservas/fundos de capital, as reservas/fundos de resultado e o resultado do exercício que será destinado em assembleia.

Desta forma, visando atender a essência da legislação que é salvaguardar os interesses dos contratantes e contratados, resta mais racional avaliar o volume de recursos na conta de patrimônio líquido ao invés de avaliar somente a cifra contida enquanto cota capital.

Cabe ressaltar que até mesmo as instituições financeiras utilizam esta metodologia para avaliar a estrutura de capital de uma cooperativa, e além do mais a própria comprovação e controle será facilitada visto que o volume de patrimônio líquido poderá ser comprovado de forma digital extraído da ECD (Escrituração Contábil Digital).

Sala da Comissão, em 07 de novembro de 2017.

Deputado COVATTI FILHO

EMENDA Nº 114

Suprima-se a alínea “f” do inciso III do art. 4º do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016.

JUSTIFICATIVA

É importante ressaltar que hoje essas cooperativas já estão enquadradas na Categoria “CTC”, e seguem as Resoluções 4799/2015 e 5081/2016, da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT).

No que tange as obrigações para o enquadramento na Categoria CTC sugerimos uma importante alteração que é a exclusão da alínea “f”.

A autonomia das sociedades cooperativas é respaldada, pela Constituição Federal que, por meio do inciso XVIII do artigo 5º, veda expressamente a interferência estatal no funcionamento das cooperativas. Assim, uma vez que a norma cooperativista não impede a associação de pessoas jurídicas em cooperativas, mas apenas disciplina a forma como deve se dar, a proposta apresentada é patentemente inconstitucional, pois, de forma indireta, está interferindo no funcionamento das cooperativas, criando uma restrição que a lei especial (Lei nº 5.761/1971) não estabelece.

A proposição de que Cooperativas de Transporte de Cargas sejam formadas exclusivamente por transportadores autônomos de cargas (TAC) e por empresas de transporte de pequeno porte (ETPP) viola frontalmente a Lei de Regência das Cooperativas (Lei nº 5.764/71). Isso porque a referida norma não estabelece vedação de pessoas jurídicas no quadro social das cooperativas, embora disponha sobre alguns requisitos a serem observados para sua admissão (art. 6º, I e art. 29, §§ 2º a 4º).

Impedir que a ETC ingresse no quadro de cooperativas, limitando a hipótese à chamada ETPP, trata-se de restrição desarrazoada, porquanto a lei especial que

regula a constituição e funcionamento de cooperativas não traz este tipo de restrição/diferenciação.

A referida legislação, ao contrário, prevê como regra a adesão livre e voluntária de associados (caput do art. 29), representando o primeiro princípio norteador do cooperativismo no mundo, também conhecido como princípio das “portas abertas”, que significa a liberdade de ingresso (e saída) de todas as pessoas aptas a utilizar dos serviços prestados pela sociedade.

Neste sentido, decidiu recentemente o Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF) ao avaliar a questão sob o ponto de vista tributário, reafirmando a possibilidade da admissão de pessoas jurídicas a cooperativas:

ASSUNTO: CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP

Período de apuração: 01/01/2008 a 31/12/2008

PIS. COFINS. ATO COOPERATIVO. PARTICIPAÇÃO DE PESSOA JURÍDICA COMO COOPERADO. NÃO INCIDÊNCIA.

As pessoas jurídicas podem participar do quadro societário das cooperativas, desde que respeitados os ditames do Código Civil e da Lei n.º 5.764/1971.

Ato cooperado é aquele praticado entre as cooperativas e seus associados, entre estes e aquelas e pelas cooperativas entre si quando associados, para a consecução dos objetivos sociais (artigo 79 da Lei n.º 5.764/1971).

A não incidência de COFINS restringe se a atos cooperados praticados entre a cooperativa e seus associados.

Processo nº 13982.720025/2013-91, Acórdão nº 9303004.358. (FAT) para fins de concessão de crédito ao setor rural e às micro e pequenas empresas.

Sala da Comissão, em 7 de novembro de 2017.

Deputado COVATTI FILHO

EMENDA MODIFICATIVA 115

Dê se ao artigo 8º, parágrafo 10 do substitutivo a redação seguinte:

Art. 8º - .....

§ 10. Nos casos fortuitos, como roubos e furtos, é assegurado ao transportador o direito junto ao tomador do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte.

JUSTIFICATIVA

No Código Penal, no Título que trata "Dos Crimes contra o Patrimônio", há tipificação penal para os crimes de roubo, furto, apropriação indébita e receptação, no que se aplica à subtração de veículos e cargas. Lá não encontramos tipificação para "assalto" e "desvios".

De igual modo, na Lei Complementar nº 121/06 que criou o "Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas", bem como no Decreto nº 8.614/15 que regulamenta a referida Lei, o foco da legislação é o combate aos delitos de roubo e furto em relação a veículos e cargas.

No campo jurídico, embora haja diferentes teorias para conceituação de "assalto", todas elas convergem para o entendimento de que assalto significa "a expropriação da coisa, levá-la com propósito de tirá-la de quem tem a sua posse". De forma mais clara e direta, encontramos que "assalto é o crime de roubo na apreensão material do bem de outro". Ou seja, assalto e roubo tem o mesmo sentido.

A emenda tem por objetivo eliminar os conceitos não tipificados no Código Penal (assaltos e desvios de cargas) e incluir o delito de "furto" omitido na redação desse parágrafo no Substitutivo.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 116

Dê-se ao artigo 51, do substitutivo a redação seguinte:

Art. 51 Os limites de Peso e Dimensão do veículo de transporte rodoviário internacional de cargas são aqueles definidos nas normativas do Tratado de Assunção – MERCOSUL, nos Acordos bilaterais e multilaterais dos quais o Brasil é signatário.

JUSTIFICATIVA

A importância de manutenção da nova redação faz-se necessário em razão de os Acordos bilaterais estarem com limites de pesos e dimensões diferentes da legislação brasileira e, em razão disso, a fiscalização não observa o acordado e terminam por autuar empresas brasileiras e estrangeiras. Dessa forma, o dispositivo deste artigo reitera a importância do cumprimento do acordado.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA ADITIVA 117

Acrescente-se ao artigo 1º, um parágrafo único do substitutivo com a redação seguinte:

Art. 1º.....

Parágrafo único. No caso de transporte de produtos perigosos, será observado exclusivamente o disposto em lei federal, considerando-se as competências estabelecidas nos arts. 22 e 24 da Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001.

JUSTIFICATIVA

A introdução de parágrafo similar ao Art. 1º da Lei Nº. 11.442, de 05/01/2007, foi originada na Lei nº. 12.667, de 15/06/2012, que marcou a conclusão de um Projeto de Lei que visava deixar claro que o transporte rodoviário de produtos perigosos era prerrogativa exclusiva do Governo Federal. A intenção do referido Projeto de Lei nº. 7.173/2010 foi de definir claramente a competência do Governo Federal quanto a legislação sobre o transporte rodoviário de produtos perigosos, uma vez que havia tendência dos Governos Estaduais e/ou Municipais de também legislar sobre a matéria.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA SUPRESSIVA 118

Suprimir o art. 72 e 73 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

A redação não contribui, diz o óbvio e ainda pode trazer dubiedade quanto a competência dos órgãos fiscalizadores.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA MODIFICATIVA 119

Dê se ao artigo 48, do substitutivo a redação seguinte:

Art. 48 Entende-se como transporte rodoviário internacional de cargas, toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser acobertada por Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT), pelo Manifesto Internacional de Cargas / Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA, conforme o caso.

JUSTIFICATIVA

Os documentos CRT, MIC/DTA, são obrigatórios no TRIC. Qualquer operação em que o destinatário da mercadoria está esteja do território brasileiro e o transporte for pelo modal rodoviário há obrigação de o transportador emitir o CRT. A emissão e o porte do CRT são obrigatórios desde o momento em que o veículo é carregado com a mercadoria destinada a outro país. O CRT é o documento obrigatório para transitar com a mercadoria, servindo de base para a cobertura securitária bem como para instruir o despacho aduaneiro. Quanto ao MIC/DTA, estes são obrigatórios no momento de se efetivar o trânsito aduaneiro.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 120

Suprimir o artigo 49 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

O transporte rodoviário internacional de cargas é regido pelo Decreto nº 99.704/90, que internalizou o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai e será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contem, inclusive quanto à sua vigência.

Causa espécie a ideia inserida no substitutivo, na qual delega competência à ANTT autorizar o exercício das atividades elencadas no artigo que se pretende suprimir, condicionando-se o exercício ao registro junto à Agência e submissão ao controle e fiscalização dela. Trata-se de previsão que foge totalmente à sua competência.

Ora, o ATIT define as regras com a finalidade de dar às empresas habilitadas dos países signatários uma condição de concorrência equilibrada, estabelecendo que a outorga de qualquer benefício por parte do governo de um ou mais países deverão ser estendidos as empresas dos outros demais países.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 121

Dê-se ao artigo 50, do substitutivo a redação seguinte:

Art. 50 O transporte rodoviário internacional de cargas é aquele regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, seus Anexos e Protocolos, internalizado por meio do Decreto nº 99.704/90, e suas alterações, as Normativas do Tratado de Assunção, os Acordos bilaterais e multilaterais, as Resoluções da ANTT e, além dos dispositivos definidos nesta Lei, constituem-se na base para a atividade econômica de transporte rodoviário internacional de cargas.

JUSTIFICATIVA

O ATIT e todos os seus anexos, protocolos, normativas e acordos bilaterais e multilaterais, por si só são autoaplicáveis não necessitando de nenhuma outra regulamentação. Mas, para deixar claro essa afirmação não custa reforçar o texto por meio da redação proposta.
Qualquer alteração em seus dispositivos deverá necessariamente ser discutida e somente após consenso entre os sete países signatários, entrará em vigor.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 122

Dê se ao artigo 56, do substitutivo a redação seguinte:

Art. 56 Na aplicação do disposto nesta Lei, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

JUSTIFICATIVA

O transporte rodoviário internacional é aquele regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, seus Anexos e Protocolos, internalizado por meio do Decreto nº 99.704/90, e suas alterações, as Normativas do Tratado de Assunção, os Acordos bilaterais e multilaterais.
O ATIT e todos os seus anexos, protocolos, normativas e acordos bilaterais e multilaterais por si só são autoaplicáveis não necessitando de nenhuma outra regulamentação.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 123

Suprimir o artigo 57 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

Sabe-se que a AGESA – Armazéns Gerais Alfandegados de Mato Grosso do Sul, terá seu contrato de concessão finalizado em fevereiro/18. As tarifas daquele Recinto Alfandegado é umas das mais caros do Brasil. A discussão que temos com o setor é de que os custos são altos e que as tarifas na exportação são cobradas do transportador (já que naquele momento ele é o usuário do serviço). Ocorre que na importação quem paga as despesas é o importador por meio de seu despachante. O recinto não é de competência da ANTT, assim, compete ao Ministério da Fazenda, Secretaria da Receita Federal, legislar sobre a matéria.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 124

O § 2º do artigo 4º do substitutivo passa a vigorar com a redação seguinte:

§2º O Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC terá validade de 5 (cinco) anos, devendo ser renovado conforme regulamentação da ANTT.

JUSTIFICATIVA

A emenda objetiva manter o prazo de validade de 05 anos para o CRNTRC no RNTRC, conforme disposto na Resolução nº 4.799/2015 da ANTT, uma vez que esse prazo está amplamente divulgado no segmento e pacificado de forma satisfatória ao segmento de transporte rodoviário de cargas, não havendo razão para sua modificação.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA SUPRESSIVA 125

Suprimir o artigo 58 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

Há que se considerar que a frota habilitada ao transporte internacional rodoviário e cargas são as mesmas que operam no transporte nacional e internacional, uma política de plano de renovação de frota faria mais sentido. A empresa não terá 2 frotas: uma para explorar o transporte nacional e outra para o internacional. Ao se definir a idade da frota, o Brasil tem de negociar nas reuniões bilaterais ou multilaterais informará a nova situação, que poderá ser aceita ou não em determinados segmentos de transporte dada as especialidades. Por se tratar de norma de segurança viária, o Brasil poderá adotar o mesmo parâmetro dos demais países. E ainda, por se tratar de norma vinculada à segurança viária não ser tratada neste substitutivo. Uma regra de transitoriedade deve para toda a frota brasileira, que opera ou não no transporte rodoviário internacional de cargas.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 126

Suprimir o artigo 59 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

O ATIT estabelece regra diferente da proposta e a sua alteração deve ser consenso entre todos os países signatários do Acordo. Há aqui uma afronta à hierarquia da lei. A proposta está em desacordo com o que determinada o ATIT, obrigar que a empresa estrangeira a se registrar na ANTT. A empresa estrangeira repassa seus dados ao Governo brasileiro, obtém uma Licença Originaria em seu país e nomeia representante no Brasil, que providencia uma Licença Complementar. A ANTT trata apenas de procedimentos processuais incluindo em seu banco de dados a empresa frota habilitada apenas para fins de controle. Esse tratamento é idêntico nos 7 países signatários do ATIT. O Brasil outorgará a empresa estrangeira, conforme solicitação desta e do Organismo Nacional Competente de Aplicação do ATIT, a Licença Complementaria com o objetivo de tornar efetiva a reciprocidade. Assim, caberá aos Organismos Nacionais de aplicação do ATIT a condição de definir, de acordo com o cenário econômico naquela ligação bilateral, a necessidade ou não de abrir sem descaracterizar o transporte internacional conforme estabelece o ATIT.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 127

Suprimir os artigos 48 ao 60 do substitutivo

JUSTIFICATIVA

Os artigos 48 a 60 – tratam de transporte internacional que é regulado por Acordos Internacionais assinados pelo Governo brasileiro, normas de observância obrigatória no País cuja alteração depende de acordos internacionais. Além deles, por normas infralegais editadas pela ANTT que tem a competência regulamentar inserida na lei da sua constituição. A solução da lei 11.442/07 é simples e mais correta, pois prevê em seu artigo 22 que: "Art. 22. Na aplicação do disposto nesta Lei, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil"

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 128

Dê se ao artigo 11, parágrafos 4º e 5º do substitutivo a redação seguinte:

Art. 11 - .....

§ 4º - Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados, em caso de ocorrência de sinistro relativo a perdas, roubo ou furto, bem como outros cobertos pela apólice.

§ 5º - A GRTR será responsável perante a seguradora por casos fortuitos, como roubos e furtos, em consequência de falhas operacionais em sua prestação de serviços, ficando obrigada ao ressarcimento junto à seguradora do valor indenizado ao transportador referente à mercadoria sinistrada.

JUSTIFICATIVA

No Código Penal, no Título que trata “Dos Crimes contra o Patrimônio”, há tipificação penal para os crimes de roubo, furto, apropriação indébita e receptação, no que se aplica à subtração de veículos e cargas. Lá não encontramos tipificação para “assalto” e “desvios”.

De igual modo, na Lei Complementar nº 121/06 que criou o “Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas”, bem como no Decreto nº 8.614/15 que regulamenta a referida Lei, o foco da legislação é o combate aos delitos de roubo e furto em relação a veículos e cargas.

No campo jurídico, embora haja diferentes teorias para conceituação de “assalto”, todas elas convergem para o entendimento de que assalto significa “a expropriação da coisa, levá-la com propósito de tirá-la de quem tem a sua posse”. De forma mais clara e direta, encontramos que “assalto é o crime de roubo na apreensão material do bem de outro”. Ou seja, assalto e roubo tem o mesmo sentido.

A emenda tem por objetivo eliminar os conceitos não tipificados no Código Penal (assaltos e desvios de cargas) e incluir o delito de “furto” omitido na redação desses dois parágrafos no Substitutivo.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 129

O inciso III do artigo 8º do substitutivo passa a vigorar com a redação seguinte:

III – Responsabilidade civil por veículos/ Danos Morais e Danos corporais – RCV-DM/DC para cobertura de danos causados à terceiros pelo veículo automotor com capacidade de carga acima de 6 toneladas utilizado no transporte rodoviário de cargas: o proprietário.

JUSTIFICATIVA

A emenda objetiva excluir a obrigatoriedade de seguro do semirreboque que não tem autonomia de movimento e a caso de envolva em acidente estará sempre sendo tracionado por veículo automotor.
O limite de capacidade de carga de 6 toneladas se justifica, pois os veículos de pequenos porte já possuem seguros contra terceiros e DVPAT.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 130

Dê se ao artigo 3º, parágrafo único, do substitutivo a redação seguinte:

"Parágrafo único - Em qualquer categoria prevista neste artigo, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado em sistema cadastral específico, instituído pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para tal finalidade."

JUSTIFICATIVA

A Lei nº 11.442/07 cria o RNTRC no artigo 2º e delega à ANTT, no seu artigo 3º, a competência para a Agência regulamentar o processo de inscrição e cassação das pessoas físicas e jurídicas no referido Registro.

A ANTT, por meio da Resolução nº 4.799, de 27/07/2015, regulamenta o RNTRC e define, no artigo 3º, que o RNTRC é constituído por: I - Transportador Rodoviário Remunerado de

Carga - TRRC (nas categorias TAC, ETC ou CTC) e II – Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP.

Ou seja, a ANTT entende como componentes do RNTRC apenas os reais operadores de transporte e não cabe, por conseguinte, “pendurar” no Registro as categorias acessórias que estão sendo criadas por este Projeto de Lei.

Entende-se que é necessário, para a ANTT, ter controle cadastral e autorizar o exercício da atividade para todos os players dessas categorias acessórias que queiram operar no transporte rodoviário de cargas. Que esse cadastro seja constituído pela ANTT em apartado ao RNTRC, para não desvirtuar a finalidade do Registro que se destina, repita-se, tão somente aos reais operadores de transporte.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 131

Suprima-se os artigos 40 ao 47 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

A proposta disposta nos artigos a serem suprimidos, trata de matéria afeta ao trânsito já regulamentada pelo CTB – Código de Trânsito Brasileiro e por Resoluções do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito. São normas infra legais passíveis de revisão com maior agilidade por questões técnicas que norteiam esse tipo de regulamentação.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA SUPRESSIVA 132

Suprimir o artigo 52 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

O transporte rodoviário internacional de cargas é regido pelo Decreto nº 99.704/90, que internalizou o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai e será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contem, inclusive quanto à sua vigência.

Causa espécie a ideia inserida no substitutivo, na qual delega competência à ANTT autorizar o exercício das atividades elencadas no artigo que se pretende suprimir, condicionando-se o exercício ao registro junto à Agência e submissão ao controle e fiscalização dela. Trata-se de previsão que foge totalmente à sua competência.

As empresas e seus veículos habilitados ao transporte rodoviário internacional de cargas não poderão realizar transporte local em território dos outros países signatários (art.7, do ATIT).

Para toda remessa internacional, o transportador deverá apresentar um conhecimento de transporte, devendo utilizar um formulário bilíngue, que será adotado como documento único para o transporte internacional. (art.28, do ATIT).

Todo benefício concedido à empresa brasileira deverá ser estendido à empresa estrangeira. (art. 5º, do ATIT). Ora, o ATIT define as regras com a finalidade de dar às empresas habilitadas dos países signatários uma condição de concorrência equilibrada, estabelecendo que a outorga de qualquer benefício por parte do governo de um ou mais países deverão ser estendidos as empresas dos outros demais países. Cabe observar que a frota brasileira habilitada ao transporte internacional é maior que a soma de todos os veículos estrangeiros habilitados ao TRIC (dados no site da ANTT “TRIC em números”). Ao se criar uma regra como essa, o transporte internacional começará a partir do ponto de fronteira para todo o setor internacional. Essa situação do transporte ocorrer a partir da fronteira foi alterada a partir de 1989, com o advento do ATIT. Com isso, os veículos brasileiros passaram a ter condição de transitar nos demais países sem sofrerem retaliação. Por tanto, é um desserviço para o setor econômico de transporte rodoviário internacional cargas a redação proposta no artigo a ser suprimido.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA MODIFICATIVA 133

Dê se ao artigo 4º, inciso VII, alínea "c" do substitutivo a redação seguinte:

VII- GRTR:

c) ter como objeto social a prestação de serviços relativos ao gerenciamento de riscos, compreendendo os projetos e as ações de prevenção, preparação e resposta rápida no caso de ocorrências de acidentes, roubos e furtos de carga ou do veículo;

JUSTIFICATIVA

No Código Penal, no Título que trata "Dos Crimes contra o Patrimônio", há tipificação penal para os crimes de roubo, furto, apropriação indébita e receptação, no que se aplica à subtração de veículos e cargas. Lá não encontramos tipificação para "assalto" e "desvios".

De igual modo, na Lei Complementar nº 121/06 que criou o "Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas", bem como no Decreto nº 8.614/15 que regulamenta a referida Lei, o foco da legislação é o combate aos delitos de roubo e furto em relação a veículos e cargas.

No campo jurídico, embora haja diferentes teorias para conceituação de "assalto", todas elas convergem para o entendimento de que assalto significa "a expropriação da coisa, levá-la com propósito de tirá-la de quem tem a sua posse". De forma mais clara e direta, encontramos que "assalto é o crime de roubo na apreensão material do bem de outro". Ou seja, assalto e roubo tem o mesmo sentido.

A emenda tem por objetivo deixar claro que as gerenciadoras de riscos devem desenvolver seus trabalhos de prevenção tendo como foco, a par dos potenciais riscos de acidentes nas operações de transporte, as possíveis situações de roubo ou furto de veículos e cargas, neste caso delitos claramente tipificados no Código Penal.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA SUPRESSIVA 134

Suprimir o artigo 54 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

No âmbito do Subgrupo de Trabalho nº 5, Transporte, MERCOSUL, o assunto está em fase de acordo a definição dos documentos de porte obrigatório do transportador rodoviário internacional de cargas. Há, também, o Manual de Fiscalização que estabelece as diretrizes de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas do MERCOSUL e que também está em fase de Acordo. Assim, não cabe a esse substitutivo legislar sobre a matéria, que é eminentemente de cunho internacional e objeto de consenso entre os países que compõem o bloco econômico.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA ADITIVA 135

Acrescente-se ao artigo 4º, inciso VI, alínea “c” do substitutivo a redação seguinte:

VI - RT:

c) o responsável técnico da ETC ou da ETPP será o sócio administrador, conforme previsto no Contrato ou Estatuto Social;

JUSTIFICATIVA

Na prática os sócios das empresas de transporte de cargas, bem como, das cooperativas são os seus sócios, que respondem civil e criminalmente pela atividade desenvolvida.

Sala das Comissões , de novembro de 2017

VANDERLEI MACRIS
Deputado Federal / PSDB - SP

EMENDA SUPRESSIVA 136

Suprimir o artigo 55 do substitutivo.

JUSTIFICATIVA

Atualmente e, desde sempre, a ANTT tem convidado todos os intervenientes a participar de reuniões preparatórias que antecedem às reuniões dos Organismos Nacionais de Aplicação do ATIT. Desconhecemos quaisquer dificuldades na participação do setor privado nessas reuniões bem como em receber quaisquer informações daquela Agência. Se o objetivo é propiciar a participação, em nosso caso, setor privado, não há necessidade de se constituir Comissão. O que falta é conhecimento das demais entidades de classe nos assuntos sobre transporte internacional. Não será com a imposição de Comissão que essa carência será sanada, muito pelo contrário. Por outro lado, também não é por constar em lei que os demais organismos intervenientes de comércio exterior irão participar. Sabemos que no âmbito dos

Subgrupos de Trabalho do Mercosul, que envolve todos os segmentos econômicos do país, quando não há possibilidade, seus representantes costumam não participar.

A exemplo disso a ANTT firmou convenio de parceria para efeitos de fiscalização com a PRF e com a SRFB (Aduana) para atuarem como ANTT, e nem por isso, os convênios são aplicados.

Pensamos que ao instituir essa Comissão, seu caráter será muito mais para criar obstáculo do que contribuir para a melhoria da atividade. A falta de interlocutores especializados na matéria para apresentar propostas que possam beneficiar o TRIC não será suprida por meio de criação de Comissão. Além do mais, qualquer alteração no ATIT necessário se faz que todos os sete (7) países estejam de acordo. No MERCOSUL a regra é a mesma, somente por consenso. O importante é ter conta que, tudo o que for feito para a empresa brasileira deverá ser estendido para a empresa estrangeira, este é um dos princípios dos Acordos Internacionais e com o ATIT isso não é diferente. Dentre os princípios que regem o Acordo Internacional, destacamos: o da reciprocidade; o do tratamento isonômico e o da nação mais favorecida. Dessa forma, o presente substitutivo não é competente para alterar a regra internacional.

Sala da Comissão, em de novembro de 2017.

VANDERLEI MACRIS
DEPUTADO FEDERAL – PSDB/SP

EMENDA ADITIVA 137

Acrescenta-se o parágrafo 6º ao artigo. 23, com a seguinte redação:

> "Art 23 ...
>
> §6º O previsto no presente artigo poderá ser ajustado mediante acordo que deverá ser homologado entre o contratante e o sindicato do contratado. Na hipótese de subcontratação, igualmente poderá ser ajustado mediante acordo, devendo ser homologado entre o contratado e o sindicato do subcontratante."

JUSTIFICATIVA:

O acordo entre as partes é soberano em relação às obrigações assessórias comerciais do presente projeto de lei. E entendendo a fragilidade econômica de uma das partes, sugere-se a participação do sindicato representante da categoria para participar dos entendimentos em relação a cláusulas de estadias, indenizações e demais obrigações.

Sala da Comissão, 07 de novembro de 2017.

Jerônimo Goergen
Deputado Federal (PP/RS)

EMENDA 138

O inciso III do art. 4º do substitutivo do Projeto de Lei nº 4860, de 2016 passa a ter a seguinte redação:

"Art. 4º.....

.....

III – CTC:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas;

d) manter RT por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

e) ter patrimônio líquido, de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES)" (NR)

JUSTIFICATIVA

As sociedades cooperativas são caracterizadas pela associação de pessoas com interesses comuns, economicamente organizadas de forma democrática, isto é, contando com a participação livre de todos e respeitando direitos e deveres de cada um de seus cooperados, aos quais presta serviços, sem fins lucrativos, portanto elas

primam pela valorização das “pessoas” e não do “capital”, sendo cada associado a representação fática de um voto independentemente do valor do seu capital integralizado (Lei 5.764/71 art. 4º Inciso VI).

As sociedades cooperativas também são vedadas a remunerar o capital dos sócios, com a exceção da aplicação de juros de no máximo 12 % a.a. quando previsto em estatuto e desde que a mesma tenha apresentado resultados positivos. Desta forma o capital social, ou conforme descrito na redação do texto, “*patrimônio mínimo, subscrito e integralizado*”, não se confunde com patrimônio social. A sua função precípua é constituir o fundo inicial, o patrimônio originário, com o qual se tornará viável o início à vida econômica da sociedade (REQUIÃO, 2015).

Desta forma, visando atender a essência da legislação que é salvaguardar os interesses dos contratantes e contratados, resta mais racional avaliar o volume de recursos na conta de patrimônio líquido ao invés de avaliar somente a cifra contida enquanto cota capital.

Cabe ressaltar que até mesmo as instituições financeiras utilizam esta metodologia para avaliar a estrutura de capital de uma cooperativa, e além do mais a própria comprovação e controle será facilitada visto que o volume de patrimônio líquido poderá ser comprovado de forma digital extraído da ECD (Escrituração Contábil Digital).

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO

EMENDA 139

Suprima-se a alínea “f” do inciso III do art. 4º do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016.

JUSTIFICATIVA

É importante ressaltar que hoje essas cooperativas já estão enquadradas na Categoria “CTC”, e seguem as Resoluções 4799/2015 e 5081/2016, da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT).

No que tange as obrigações para o enquadramento na Categoria CTC sugerimos uma importante alteração. Que é a exclusão da alínea “F”.

A autonomia das sociedades cooperativas é respaldada, pela Constituição Federal que, por meio do inciso XVIII do artigo 5º, veda expressamente a interferência estatal no funcionamento das cooperativas. Assim, uma vez que a norma cooperativista não impede a associação de pessoas jurídicas em cooperativas, mas apenas disciplina a forma como deve se dar, a proposta apresentada é patentemente inconstitucional, pois, de forma indireta, está interferindo no funcionamento das cooperativas, criando uma restrição que a lei especial (Lei nº 5.761/1971) não estabelece.

A proposição de que Cooperativas de Transporte de Cargas sejam formadas exclusivamente por transportadores autônomos de cargas (TAC) e por empresas de transporte de pequeno porte (ETPP) viola frontalmente a Lei de Regência das Cooperativas (Lei nº 5.764/71). Isso porque a referida norma não estabelece vedação de pessoas jurídicas no quadro social das cooperativas, embora disponha sobre alguns requisitos a serem observados para sua admissão (art. 6º, I e art. 29, §§ 2º a 4º).

Impedir que a ETC ingresse no quadro de cooperativas, limitando a hipótese à chamada ETPP, trata-se de restrição desarrazoada, porquanto a lei especial que regula a constituição e funcionamento de cooperativas não traz este tipo de restrição/diferenciação.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO

EMENDA 140

Suprime o art. 11 e seus parágrafos do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016, renumerando-se os demais artigos.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo melhorar a relação na contratação de seguros prevista no projeto. As regras de contratação de seguro, assim como as definições sobre os critérios do Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) devem ser definidas em contrato por ambas as partes.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO

EMENDA 141

Suprime o art. 31 do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016, renumerando-se os demais artigos.

JUSTIFICATIVA

A fiscalização envolvendo o serviço de transporte de cargas e suas obrigações com frete deve ser realizada pela ANTT na transportadora que cuida do frete. Repassar obrigação da fiscalização ser feita junto aos expedidores da carga gerará maior burocracia, aumentando os custos de tempo com o transporte, além de gerar ineficiências para o serviço como um todo.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO

EMENDA 142

Dê-se aos incisos dos artigos 2º e 4º do Substitutivo ao Projeto Lei n. 4860/2016, a redação seguinte:

"Art. 2º:

.....

.....

.....

.....

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha no transporte rodoviário de cargas uma de suas atividades, e seja proprietária ou coproprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria "aluguel";

.....

.....

.....

.....

IV - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei, que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, seja proprietária ou coproprietária de no mínimo 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria "aluguel";

.....

.....

.....

.....

Art. 4º

.....

.....

.....

II – ETC

.....

.....

c) comprovar ser proprietária ou coproprietária de, pelo menos, onze veículos automotores de carga, devidamente registrados no País em seu nome, no órgão de trânsito, como veículos de aluguel;

d) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas como uma de suas atividades econômicas;

.....

f) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de R$ 2 milhões de reais;

.....

IV – ETPP

.....

c) comprovar ser proprietária ou coproprietária de, no mínimo, um veículo automotor de carga, devidamente registrados no País em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

d) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas como uma de suas atividades econômicas;

.....

f) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de R$ 1 milhão de reais;

JUSTIFICATIVA

A emenda tem como objetivos inserir a copropriedade na definição da figura jurídica para melhorar a interpretação do regulador ao analisar a lei. Além disso, ela atualiza para os valores de moeda corrente (Real) o capital mínimo subscrito para cada uma das atividades, uma vez que o DES (Direito Especial de Saque) é composto de uma cesta de moedas cuja volatilidade pode ser prejudicial ao setor de transporte de cargas.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO

EMENDA 143

Dê-se ao artigo 23 do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016, a redação seguinte:

"Art. 23 O prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração." (NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo melhorar a redação do artigo, de forma que fique definido o tempo específico para cada uma das atividades (carga e descarga).

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO

EMENDA 144

Dê-se ao § 7º do art. 8º do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016, a redação seguinte:

§7º Excepcionalmente, admite-se a contratação do seguro RC-DC pelo tomador do serviço se o transporte se iniciar ou terminar diretamente no estabelecimento de produtor rural, ou quando o produto for de origem agrícola.(NR)

JUSTIFICATIVA

A presente emenda dá maior flexibilidade na contratação de seguros para produtos que tenham origem ou destino no estabelecimento do produtor rural ou sejam de origem agrícola (processado ou in natura). Ela permite que o proprietário da carga faça a escolha na contratação dos seguros de responsabilidade civil e de desaparecimento de carga.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO

EMENDA 145

Suprima-se o art. 20 do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016, renumerando-se os demais artigos.

JUSTIFICATIVA

Os custos envolvendo o serviço de transporte de carga e seus serviços acessórios devem ser definidos em contrato, uma vez que suas características variam de acordo com o tipo de produto que é transportado, não cabendo engessá-los no corpo da lei. Ademais, esses serviços já fazem parte do preço praticado pela transportadora.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO

EMENDA 146

Suprimam-se o §1º e o § 4º do art. 10 do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016, renumerando-se os demais artigos.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda tem como objetivo melhorar a relação na contratação de seguros prevista no projeto. Sendo o proprietário da carga o responsável por arcar com os custos do seguro é natural que inexista vedação da sua parte a exigências no Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) contratado. As regras sobre custos e obrigações na contratação de seguro devem ser definidas em contrato.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO

EMENDA MODIFICATIVA 147

Dê-se ao artigo 2º, inciso II do Projeto em epígrafe, a redação seguinte:

Art. 2. (...)

I – (...)

II – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, e seja proprietária, coproprietária, ou arrendatária de, no mínimo, 6 (seis) veículos automotores de carga, ou capacidade técnica de 165 (cento e sessenta e cinco) toneladas, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel” de carga própria, em veículo próprio, sem remuneração, sendo vedada a subcontratação.

JUSTIFICAÇÃO

O Marco Regulatório visa disciplinar o Transporte Rodoviário de Cargas em Geral, a alteração do inciso II, é necessário, uma vez que grande parte dos transportadores no pais, possuem menos de 10 veículos, ao determinar que para ser ETC tenha no mínimo 11 veículos, muitas transportadores deixariam de ter a condição de ETC, causando um desequilíbrio no setor, caracterizando reserva de mercado. O que é vedado pela CF. A capacidade técnica de 165 toneladas, está em consonância com o disposto na legislação atual (CONTRAN), além disso faz com que o ETC não tenha somente veículos de pequeno porte, ou seja, obriga a mesma a ter veículos com capacidade de carga compatível com a atividade.

Sala das Sessões, ...

CELSO MALDANER

EMENDA MODIFICATIVA Nº 148

Dê-se ao artigo 4º, inciso II, alínea “c e f”, do Projeto em epígrafe, a redação seguinte:

Art. 4. (...)

I – (...)

II – (...)

a) – (...)

c) – (...) comprovar ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de, pelo menos, seis veículos automotores de carga, devidamente registrados no País em seu nome, no órgão de trânsito, como veículos de aluguel;

d) – (...)

e) – (...)

f) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 120.000 (cento e vinte mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

JUSTIFICAÇÃO

A adequação deste item, faz-se necessária afim de adequar ao disposto no artigo 2, item II, que determina o mínimo de seis veículos como condição para ser ETC, bem como sua redução proporcional ao capital social mínimo...

Sala das Sessões, ...

CELSO MALDANER

EMENDA MODIFICATIVA 149

Dê-se ao artigo 4º, inciso III, alínea “g”, do Projeto em epígrafe, a redação seguinte:

Art. 4. (...)

I – (...)

II – (...)

III – (...)

a) – (...)

b) – (...)

c) – (...)

d) – (...)

e) – (...)

f) – admitir como cooperados somente o ETC, TAC e a ETPP.

JUSTIFICAÇÃO

O Marco Regulatório visa dar segurança jurídica ao empreendedor, dessa forma, não tem justificativa para não possibilitar a ETC associar-se a cooperativa, pois, as cooperativas atualmente ocupam boa parte do mercado de trabalho, gerando milhares de empregos em todo o pais.

Há que se levar em consideração que ao criar a ETC, a mesma tem liberdade para exercer sua atividade como melhor entender.

Há vedação da mesma unir-se a cooperativa fere o princípio da livre e concorrência prevista no artigo 150 e seguintes da CF.

Sala das Sessões, ...

CELSO MALDANER

EMENDA SUPRESSIVA 150

Suprima-se do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o § 2º do Art. 29.

JUSTIFICAÇÃO

Entende-se que já existe legislação pertinente que trata do assunto vale-pedágio (Lei 10.209/2001), não sendo justificável a tratativa do assunto no presente projeto de lei.

Sala das Sessões, novembro de 2017.

Deputado **Julio Lopes**

EMENDA ADITIVA 151

Inclua-se no Art. 1º do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, parágrafo único com a seguinte redação:

Art. 1º .....

"Parágrafo único. As disposições desta Lei não se aplicam ao transporte de encomendas em ônibus, quando autorizado pelo Poder Concedente dos serviços públicos regulares de transporte rodoviário de passageiros." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Para a Receita Federal encomenda é carga, exigindo então que, para o seu transporte, sejam obrigatórias emissões de Notas Fiscais Eletrônicas das mercadorias transportadas e do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e).

Contudo, há uma definitiva peculiaridade, quando os veículos transportadores dessas encomendas são, essencialmente, veículos transportadores de passageiros.

É que os ônibus não estão sujeitos às regras do RNTRC, portanto não se aplicam a eles as regras da Resolução nº 4.799/2015, assim como não se aplicaria a Deliberação DC/ANTT Nº 325 de 28/09/2017, que padroniza a forma de averbação do seguro contra perdas ou danos causados à carga.

JULIO LOPES
DEPUTADO FEDERAL
PPRJ

PARECER DO RELATOR
ÀS EMENDAS APRESENTADAS AO SUBSTITUTIVO

I – RELATÓRIO

A nobre Deputada Christiane de Souza Yared apresentou à Casa o Projeto de Lei em epígrafe com o objetivo de dispor sobre o transporte rodoviário por conta de terceiros e mediante remuneração. No âmbito dessa Comissão Especial, foram apresentadas Emendas ao Projeto de Lei. Após análise, o Relator designado apresentou Parecer à matéria com apresentação de Substitutivo.

Aberto novamente o prazo regimental, foram apresentadas cento e cinquenta e uma emendas ao Substitutivo do Relator. As emendas nºs 30, 31,32 e 43, de autoria do nobre Deputado Jerônimo Goergen foram retiradas pelo autor.

Devido ao grande volume de proposições, apresentamos o relatório sobre elas de forma esquemática, conforme o quadro abaixo. Assim, temos:

NUMERO AUTOR	TEXTO DA EMENDA	TEXTO DO SUBSTITUTIVO DO RELATOR
1 Assis do Couto	"Art. 2º. O TRC é atividade de natureza comercial, aberta à exploração por pessoa física ou jurídica, nas seguintes categorias econômicas:	Art. 2º. O TRC é atividade de natureza comercial, aberto à exploração por pessoa física ou jurídica, em regime de livre concorrência, nas seguintes modalidades
2 Assis do Couto	Art. 2º. I – Transportador Autônomo de Cargas (...) até 3 (três)"	Transportador Autônomo de Cargas (...), em qualquer caso, de 1 (um) único veículo (...) categoria "aluguel";
3 Assis do Couto	Suprima-se o inciso III do art. 2º do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860, de 2016	III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, sociedade cooperativa constituída na forma da Lei, que exerça atividade de transporte rodoviário de cargas.
4 Assis do Couto	Art. 2º §4ºAs categorias previstas neste artigo poderão se organizar na forma de sindicatos, Federações, confederações, cooperativas e associações, na forma da Lei. §5º O Estado deverá promover políticas públicas de incentivo e fomento ao associativismo Cooperativo ligado ao Transporte Rodoviário de Cargas, tendo como prioridade o TAC e a ETPP.	Art. 2º Sem correspondência
5 Assis do Couto	Suprima-se o artigo 3º e os incisos VII, VIII, IX, X e XI do artigo 4º do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860, de 2016.	Categorias consideradas acessórias pelo texto original.

6 Assis do Couto	Suprima-se o §1º do artigo 9º do substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016	Art. 9º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga poderão manter plano de autogestão dos prejuízos, denominado auxílio mútuo, (...)
7 Assis do Couto	Art. 23 §5º Não havendo a informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamento da ANTT.”	§4º Não havendo (...), ressalvado o caso de agendamento prévio, devidamente comunicado ao transportador, cujo horário inicial será considerado para efeito da cobrança de que trata o caput
8 Assis do Couto	“Art. 28. §5º Nas hipóteses de infração ao disposto nos §§1º e 2º o responsável será obrigado indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete. ”	Sem correspondência (acréscimo)
9 Assis do Couto	“Art. 16. As condições do contrato de transportes de cargas poderão ser ajustadas mediante acordos entre os respectivos sindicatos, desde que estejam em conformidade com a Constituição Federal e com as normas de segurança e saúde no trabalho. Parágrafo único. Os acordos de que trata este artigo, poderão ser submetidos à arbitragem, mediação, conciliação ou à justiça para solucionar questões decorrentes da atividade e relação entre elas. ”	Art. 16. Os contratos de transporte poderão ser submetidos a arbitragem, mediação e conciliação para solucionar questões decorrentes da atividade e da relação comercial entre as partes
10 Assis do Couto	Art.8º III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais – RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de carga: o proprietário	III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais – RCV-DM/DC, (...)e semirreboques utilizados no transporte rodoviário de carga.
11 Assis do Couto	Suprima-se o artigo 15 do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860, de 2016	Art. 15. A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o artigo anterior, com exclusividade ou não, ainda que feita habitualmente, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constituindo relação de trabalho, e, portanto, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego
12 Assis do Couto	Art. 23. O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,59 (um real e cinquenta e nove centavos) por tonelada/hora ou fração.	Art. 23. O prazo máximo para carga e descarga (...) importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, considerada a capacidade total de transporte do veículo.
13 Hugo Leal	Excluam-se os arts. 40, 41, 42, 43 e 44.	Art. 36 em diante –Exclusão dos dispositivos sobre AETS
14 Hugo Leal	Incluir no CTB: “Art. 101. § 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via,	Sem correspondência. O art. 101 proposto dever ser incluído no CTB e diz respeito às AET

	autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, ou de doze meses quando o peso bruto total (PBT) ou total combinado (PBTC) for até 108 (cento e oito) toneladas, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias e a regulamentação do Contran. § 4º O Contran regulamentará as condições de segurança para o fornecimento de autorização especial de trânsito para diversas viagens ou períodos específicos, considerando a natureza da carga, as dimensões do veículo ou combinação e a característica da via. § 5º Quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, a autorização poderá ser concedida com prazo de até 12 (meses), observado o disposto no § 4º." (NR)	
15 Hugo Leal	Suprima-se do art. 81 do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o art. 28-A e a definição de veículo semiautônomo do Anexo I do CTB	Art. 77. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações: Parágrafo único. Para todos os fins, são considerados órgãos executivos rodoviários da União, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, (...)
16 Hugo Leal	Exclua-se do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, os arts. 40, 41, 42, 43 e 44	Regulamentação das AETS. Arts 36 em diante. Emenda com o mesmo conteúdo da emenda 13
17 Hugo Leal	Suprima-se do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o parágrafo único inserido no art. 81	Ar. 77 (considera ANTT como órgão de Trânsito). Mesmo conteúdo da Emenda 15
18 Hugo Leal	Inclua-se no art. 10 da Lei nº 9.503, de 1997, que é alterada pelo art. 81 do Substitutivo XXX - 1 (um) representante da Polícia Rodoviária Federal.	Art. 77 –Sem correspondência- Não tem representante da polícia federal.
19 Hugo Leal	Exclua-se o inciso VII do art. 85	Art. 85 (...) VII –Revogação da lei 12616, de 2012,
20 Hugo Leal	"Art. 73. A Agência (...) demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidas no transporte de produtos perigosos. Parágrafo único. A fiscalização da observância das normas referentes às operações de transporte terrestre de produtos perigosos incumbe à ANTT nas rodovias e ferrovias, sem prejuízo da competência da Polícia Rodoviária Federal e dos demais órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via por onde transite o veículo transportador. "	Art. 73 A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização da Seção III desta Lei, bem como de outras obrigações acessórias para obtenção das autorizações às Empresas de Transporte, e demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidas na carga perigosa
21 Júlio Lopes	"Art. 23. Quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, os prazos e as condições de entrega, carregamento e descarregamento da mercadoria, aplicar-se-ão os termos previstos nos parágrafos deste	Art. 23. O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas(...), §1º A importância de que trata o caput será atualizada, (...)

	artigo, sempre respeitando as obrigações de jornada do MTRC constantes em Lei § 1º O prazo máximo para carregamento e descarregamento do veículo será de 5 (cinco) horas para cada operação, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino do carregamento ou descarregamento, após o qual será devido ao transportador, como estadia, a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, contado até a liberação final do veículo. (...) § 4º O tomador de serviço ou o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador, por meio regulamentado pela ANTT, o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos.	§2º No caso de bem perecível, mercadoria com validade expirando (...) §3º O contratante ou o destinatário da carga são obrigados(...) §4º Não havendo o registro por parte do contratante (...)
22 Júlio Lopes	"Art. 8º: Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados ou convenções internacionais, ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de: I – morte e invalidez permanente, parcial ou total, dos seus MTRC's: ETC, ETPP, CTC e TCP; II – Responsabilidade Civil por Veículos / Danos Materiais e Danos Corporais - RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e semirreboques utilizados no transporte: ETC, TAC, ETPP, CTC e TCP; e III – de danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes ocorridos no transporte de produtos perigosos: ETC, CTC e TCP § 1º A contratação dos seguros de responsabilidade civil mencionados nos incisos I e II abaixo, será definida contratualmente entre as partes: I - Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga - RCTR-C, para cobertura danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários: ETC, CTC e TCP; II - Responsabilidade Civil / Desaparecimento de Carga - RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC, CTC e TCP §2º Os seguros de que tratam os incisos II e III do caput deste artigo poderão ser feitos em apólices globalizadas, envolvendo toda a frota dos contratantes, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos. §3º O seguro de que trata o inciso II do § 1º deste artigo, no caso de subcontratação,	Art. 8º. Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados, convenções internacionais ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de: I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C, para cobertura de danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários: ETC e CTC. II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga – RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC e CTC; III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais – RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e semirreboques utilizados no transporte rodoviário de carga. IV – Responsabilidade Civil Profissional – RC-P, para cobertura de riscos associados à operação das GRTR. §1º A responsabilidade pela contratação dos seguros de que tratam os incisos I e II do caput é do transportador ou cooperativa, conforme o caso, cabendo exclusivamente a estes a escolha da seguradora ou entidade responsável pela prestação das coberturas, sendo vedada a estipulação pelo tomador do serviço de transporte. §2º A imposição pelo tomador do serviço de transporte de contratação de seguros de seguradora específica constitui infração à ordem econômica, punível nos termos da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011. §3º A imposição, pelo tomador do serviço de transporte, de contratação de seguros contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, terão os custos suportados

	poderá ser feito por viagem, pela ETC ou CTC contratante. §4º Os seguros de que tratam o inciso III do caput deste artigo só é obrigatório para empresas com autorização para transporte de produtos perigosos.	diretamente pelo tomador do serviço e, neste caso, fica expressamente proibida qualquer outra obrigação por parte do transportador, inclusive de Plano de Gerenciamento de Risco – PGR. §4º No caso de mercadorias não visadas para roubo, de acordo com tabela da Superintendência de Seguros Privados (Susep) de sinistralidade, o seguro de que trata o inciso II poderá deixar de ser contratado quando previsto em contrato entre o tomador do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o tomador do serviço responsável pela perda, sem qualquer ônus ao transportador.
23 Júlio Lopes	II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha no transporte rodoviário de cargas uma de suas atividades, e seja proprietária ou coproprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”; IV - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei, que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, seja proprietária ou coproprietária de no mínimo 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel” II – ETC ..... c) comprovar ser proprietária ou coproprietária de pelo menos, onze veículos automotores de carga, devidamente registrados no País em seu nome, no órgão de trânsito, como veículos de aluguel; Segue o texto propondo modificações nos requisitos de cadastros para as categorias e substituindo o Des pelo Real	II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de cargas, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel IV - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 1 (um) e, no máximo, 10 (dez) veículos automotores de carga, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”; Ob; A emenda pretende inserir modificações nos requisitos para cadastro e substituir o DES pelo Real. Decidimos remeter toda a matéria à regulamentação da ANTT.
	“Art. Os veículos automotores de carga e implementos rodoviários inscritos no RNTRC deverão adequar-se ao sistema de identificação veicular estabelecido por meio do acordo internacional do MERCOSUL do qual o Brasil seja signatário, na forma e prazo previstos neste acordo, obedecendo as Especificações complementares do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, tendo o Sistema Integrado de Informações de Segurança do MERCOSUL – SISME/INFOSEG como sistema de consultas e de intercâmbio de informações	

24 Aelton Freitas	sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes. Parágrafo Único – A ANTT deverá divulgar, em até 60 dias, cronograma a fim de viabilizar o cumprimento do caput deste artigo em até um ano, a partis da publicação desta Lei. Art. É obrigatória a identificação eletrônica do veículo automotor de carga e implemento rodoviário inscrito no RNTRC, na forma a ser estabelecida pela ANTT, mediante instalação de Dispositivo de Identificação Eletrônica – DIE, cabendo ao Transportador: I – Adquirir o DIE, que é único e exclusivo por veículo automotor de carga e por implemento rodoviário; II – providenciar a instalação do DIE, mediante agendamento, em pontos habilitados pela ANTT; III – garantir a manutenção do DIE, assegurando sua inviolabilidade e adequado funcionamento, e IV substituir, imediatamente, o DIE, em caso de inutilização ou mal funcionamento, seja qual for o motivo. § 1º Em caso de problemas técnicos no dispositivo por defeitos de fabricação ou baixa resistência, a substituição de que trata o inciso IV deste artigo será feita pelo fornecedor do dispositivo sem ônus para o transportador. § 2º o DIE poderá estar integrado nas placas veiculares no padrão do MERCOSUL, dispensando assim o uso do lacre de segurança, conforme previsto no § 9º do art. 115 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB. §3º Quando instalado o dispositivo eletrônico, o veículo fica dispensado do uso de outros identificadores ou adesivos	SEM CORRESPONDÊNCIA. Trata-se de inserir um sistema de identificação eletrônica.
25 Covatti Filho	Suprime-se o inciso VII do Artigo 3º – Das Categorias	XII - Operadora Eletrônica de Frete – OEF, pessoa jurídica responsável por intermediar serviços de transporte entre tomadores, transportadores autônomos, empresas e cooperativas de transporte, por meio plataforma tecnológica.
26 Covatti Filho	Adicione-se: “Art. XX Somente será permitida a realização de serviço de carga, descarga e acondicionamento de produtos líquidos e gasosos a granel, pelos motoristas, mediante comprovação do devido treinamento destes para as tarefas”:	Sem correspondência
27 Covatti Filho	Art. No transporte de carga a Granel, a tolerância pela falta do produto será de 0,35 x 1.000 kg de produto transportado e quando verificado esta falta será cobrado do	SEM CORRESPONDÊNCIA

	Transportador apenas o valor acima desta quantidade, pelo valor da nota do produto.	
28 Covatti Filho	§5 - Não obedecidos o caput do art. 28 e seus §1, §2 e §4 fica o responsável pela operação ou seu solidário a indenizar o transportador com o valor de duas vezes o valor do frete contratado	Art. 25. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de carga, nas rodovias brasileiras, sendo vedado o pagamento em dinheiro ou em qualquer forma diversa das definidas pela ANTT Não há correspondência de §
29 Jerônimo Goergen	Suprima-se do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o art. 16	Art. 16. Os contratos de transporte poderão ser submetidos a arbitragem, mediação e conciliação para solucionar questões decorrentes da atividade e da relação comercial entre as partes
33 Jerônimo Goergen	"Art.(...) 4º II – ETC e) manter um Responsável Técnico (RT) por filial, o qual será responsável pelas atividades definidas nesta Lei e seus regulamentos. "	Não há correspondência. Os requisitos de cadastros foram enviados para regulamento.
34 Jerônimo Goergen	"Art. 10 Nos seguros de RCTR-C e RC-DC o segurado e segurador poderão estabelecer, em comum acordo o PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro	Art. 10. Nos casos de contratação obrigatória dos seguros RCTR-C e RC-DC, transportador e seguradora poderão estabelecer, em comum acordo, o PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro.
35 Assis do Couto	Art. 23 (...), "§5º Não havendo informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamentado pela ANTT, ressalvado o caso de agendamento prévio, o qual deverá ser devidamente registrado na ordem de carregamento e comunicado antecipadamente ao transportador, e que, neste caso, cumprido o agendamento por parte do transportador, será considerado como horário inicial para efeito de estadia de que trata esta	23(...) §4º Não havendo o registro por parte do contratante ou destinatário da carga, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, ressalvado o caso de agendamento prévio, devidamente comunicado ao transportador, cujo horário inicial será considerado para efeito da cobrança de que trata o caput.
36 Assis do Couto	Art. 24. No caso de devolução da carga, embalagem ou paletes, considerando a carga total ou parcial da mesma, o tomador do serviço pagará ao transportador o valor equivalente ao frete total de ida, na capacidade total do veículo, considerando também os reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios. ",	Art. 22(...) §9° Salvo outra condição pactuada em contrato, no caso de devolução, parcial ou total de carga, embalagem ou paletes, o contratante pagará ao transportador, no mínimo, o valor equivalente ao frete de ida, considerada a capacidade total de transporte do veículo, inclusive reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios
37 Assis do Couto	Art. 28 (...) "§ 5º O pagamento do pedágio por parte do contratante deverá ser efetuado antes do deslocamento do transportador, por meio eletrônico de cobrança, sendo o comprovante entregue ao transportador. "	Art. 25. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de carga, nas rodovias brasileiras, sendo vedado o pagamento em dinheiro ou em qualquer forma diversa das definidas pela ANTT Art. 26.O contratante antecipará o vale-pedágio obrigatório ao transportador, independentemente do valor do frete, no valor

		necessário à circulação entre a origem e o destino do transporte
38 Assis do Couto	"Art. Fica acordado que, no transporte de cargas GRANEL, a tolerância pela falta do produto será de 0,35 x 1.000 kg de produto transportado. Quando verificada a falta, será cobrado do transportador apenas o valor acima desta quantidade pelo valor da nota do produto. § 1º O transportador que for cobrado indevidamente terá direito. "	Sem correspondência. Ver Emenda 27
39 Assis do Couto	Art. 20 (...) "§ x. O descumprimento do disposto no caput deste artigo ensejará o ressarcimento do transportador no valor de 1 (uma) vez o frete contratado. "	Art. 20. Todos os custos de serviços acessórios ao transporte, tais como carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, gerenciamento de risco, escolta, dentre outros que o contratante ou expedidor impuser ao transportador, são de responsabilidade do contratante
40 Jerônimo Goergen	Art. 13 . Quando não pactuado em contrato, na contratação do serviço eventual de transporte, Independentemente da quantidade ou volume, a duração mínima do contrato será de: I - ----------	O texto da emenda está incompleto. Aparentemente o autor se esqueceu de completar o dispositivo.
41 Jerônimo Goergen	23 (...) §4º O seguro de que trata o inciso II poderá deixar de ser feito quando previsto em contrato entre o tomador do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o tomador do serviço responsável pela perda, sem qualquer ônus ao transportador	8º (...). II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga – RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC e CTC;
42 Jerônimo Goergen	Art. 23 (...) §4º O tomador de serviço ou o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador, por meio regulamentado pela ANTT, o horário de chegada do caminhão às dependências do respectivo estabelecimento, sob pena de multa administrativa.	Art. 23(...) §3º O contratante ou o destinatário da carga são obrigados a registrar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sujeitando-se, em caso de descumprimento, a multa administrativa e à obrigação de indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete contratado.
45 Gonzaga Patriota	Acrescentar: Art. X. A atividade profissional de que trata esta lei, executada pelo TAC ou MTRC na condução de veículo no transporte de carga, será considerada presumida as condições especiais prejudiciais e a integridade física do condutor do veículo de carga	Sem correspondência
46 Gonzaga Patriota	Art. 28 §5º Não obedecidos o caput do art. 28 e §§ 1º2ºe 4º fica o responsável pela operação ou seu solidário a indenizar o transportador com o valor de duas vezes o valor do frete contratado limitando-se a R$5.000,00 (cinco mil reais)	Art. 25. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de carga, (...) §1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, é de responsabilidade do contratante do serviço §2º No caso de subcontratação, a transportadora subcontratante é responsável subsidiária pelo pagamento do pedágio;

		§4º O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do DT-e
47 Gonzaga Patriota	Acrescenta inciso ao do art. 38, para acrescentar disposições sobre o PNRV-TRC, propondo redução de alíquota tributária em favor do TAC, carência de cinco anos para incido de pagamento de financiamento, e concedendo aos sindicatos o papel de despachante e perante os agentes financeiros.	Art. 35. Para melhoria da segurança viária e sustentabilidade do meio ambiente, fica estabelecido o Plano Nacional de Renovação de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNRV-TRC.
48 Gonzaga Patriota	Altera dispositivos da Lei 8706, de 1993, que dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte.	Sem correspondência
49 Toninho Wandscheer	Altera dispositivos da Lei 8706, de 1993, que dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte	Sem correspondência
50 Lucas Vergilio	"Art. 23 Quando não pactuado em contrato, o prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração. "	Art. 23. O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, considerada a capacidade total de transporte do veículo.
51 Lucas Vergilio	Art. 9º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga, devidamente instituídas por regulação especial e constituídas nos termos da Lei, mediante interveniência ou intermediação de corretor de seguros, habilitado e registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), poderão operar a proteção por meio de autogestão e rateio dos prejuízos, denominada de auxílio mútuo, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus respectivos associados e cooperados, a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados, por eventos ocorridos. §1º A competência exclusiva de regulação, supervisão, fiscalização e viabilidade da proteção de que trata o caput, caberá à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a qual somente homologará, para fins de autorização, instituições constituídas há mais de 10 (dez) anos, contados a partir da data de vigência desta Lei, e que congreguem associações e cooperativas de auxílio mutuo presentes, cada uma em, no mínimo, 6 (seis) unidades da federação §2º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga, que praticam o auxílio mútuo de que trata o caput, só poderão dar proteção, comprovadamente, aos seus associados ou cooperados,	Art. 9º. As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga poderão manter plano de autogestão dos prejuízos, denominado auxílio mútuo, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus associados e cooperados a prevenção e reparação de danos sofridos ou provocados. § 1º Para operação do plano de auxílio mútuo previsto no caput, as associações e cooperativas deverão credenciar-se e submeter-se à fiscalização da ANTT, nos termos de regulamento. § 2º Poderão ser credenciadas pela ANTT somente instituições constituídas há mais de 10 (dez) anos e que congreguem associações de auxílio mútuo presentes em pelo menos 6 (seis) unidades da federação. § 3º As associações e cooperativas que praticam o auxílio mútuo somente poderão dar proteção aos comprovadamente associados ou cooperados.

	cabendo à ANTT estabelecer normas de conduta, aplicação de sanções administrativas e regras de fiscalização desta prática, conjuntamente com entidades representativas das instituições homologadas, de acordo com o parágrafo anterior, a partir da data de publicação desta Lei."	
52 Lucas Vergilio	A emenda 52 repetiu o conteúdo da emenda 51	Vide a emenda 51
53 Diego Andrade	Supressão do TCP e do conceito de carga própria e da obrigatoriedade de inscrição no RNTCR	V - Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP, pessoa física ou jurídica que exerça, em veículo próprio, registrado na categoria "particular", a atividade de transporte de carga própria;
54 Diego Andrade	Supressão das chamadas "categorias acessórias ao transporte rodoviário e dos requisitos para sua inscrição no RNTC	
55 Diego Andrade	Suprima-se a revogação das leis 7.290, de 19 de dezembro de 1984 e 10.209, de 23 de março de 2001;	
56 Diego Andrade	Art. 2º IV Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei, que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, possua no mínimo 3 (três) veículos automotores de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria "aluguel"	3º(...) IV - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 1 (um) e, no máximo, 10 (dez) veículos automotores de carga, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria "aluguel
57 Diego Andrade	Acrescentar Art. 15(...) §3º Na impossibilidade da presença do titular contratado, poderá este, conceder a representação a um preposto, acompanhado de um representante jurídico.	Trata-se da possibilidade de o TAC enviar preposto às audiências judiciais.
58 Vanderlei Macris	Altera o inciso II do art. 2º e suprime o inciso IV, para considerar ETC todas as empresas com mais de dois veículos.	Atribui definições distintas para ETPP e ETC.
59 Vanderlei Macris	4º, (...) II,(...) e) manter RT por empresa,	Os requisitos para inscrição no RNTRC foram remetidos à regulamentação
60 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 3º e os incisos VI, VII, VIII, IX, X e XI do artigo 4º	Categorias consideradas acessórias pelo texto original. Vide emendas 5 e 54.
61 Vanderlei Macris	Acrescente-se ao artigo 2º do substitutivo, inciso com a redação seguinte: Inciso... – Empresa de Fretamento de Veículo de Transporte de Cargas - EFVTC: Pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei e que tenha a sua atividade principal o fretamento ou a locação a terceiros de veículos de transporte rodoviário de cargas, e seja proprietária, coproprietária, ou arrendatária de, no mínimo, 02 (dois) veículos automotores de	SEM CORRESPONDÊNCIA

	carga. O contrato de fretamento poderá ter como objeto apenas o veículo ou incluir também o motorista empregado da empresa de fretamento	
62 Vanderlei Macris	Art. 4º(...) VII- GRTR: d) comprovar, perante a ANTT, além dos requisitos estabelecidos na legislação pertinente à Segurança Privada, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana; e	Requisitos para inscrição no RNTC foram remetidos à regulamentação da ANTT
63 Vanderlei Macris	Suprimir do artigo 4º do substitutivo a Operadora Eletrônica de Frete – OEF	
64 Vanderlei Macris	Acrescente-se ao artigo 10 do substitutivo parágrafos com a redação Seguinte: § - Ao transportador fica facultado a instalação nos veículos de transporte rodoviário de cargas de tecnologias embarcadas para minimizar riscos à carga como: rastreadores, atuadores, travas, bloqueadores, telas de janelas do veículo, e outros que venham a ser criados com este objetivo. § - O gerenciamento de riscos é uma faculdade das empresas de transportes de cargas, podendo optar em fazê-lo, inclusive a sua própria gestão de riscos ou não, conforme a dinâmica de sua operação. § - As empresas de transporte rodoviário de cargas não são obrigadas a fazer consultas a cadastro de motoristas gerenciado por quem quer que seja, sendo também uma faculdade.	Disposições sobre o gerenciamento do risco da carga.
65 Vanderlei Macris	"Art. O contrato de transporte será celebrado entre a ETC e outra ETC, ou entre a ETC e o TAC, ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC e definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.	Art. 14. Em caso de subcontratação, o contrato a ser celebrado entre o transportador contratante e o subcontratado definirá a forma de prestação de serviço do subcontratado como agregado ou independente.
66 Vanderlei Macris	Suprima-se o artigo 16 do Substitutivo do Relator	Os contratos de transporte poderão ser submetidos a arbitragem, mediação e conciliação para solucionar questões decorrentes da atividade e da relação comercial entre as partes
67 Vanderlei Macris	Art. 16. É facultado aos contratantes dirimir seus conflitos recorrendo à arbitragem.	Art. 16. Os contratos de transporte poderão ser submetidos a arbitragem, mediação e conciliação para solucionar questões decorrentes da atividade e da relação comercial entre as partes
68 Vanderlei Macris	Art. 17 (...) Parágrafo único: A inadimplência no pagamento do frete contratado implica multa de, no mínimo, 10% (dez por cento), além	Art. 17. Salvo estipulação expressa, o pagamento do serviço de transporte será contra entrega da carga

	de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, e correção monetária correspondente.	
69 Vanderlei Macris	Art. 14(...) §1º Denomina-se “agregado” o TAC que coloca, com exclusividade, mesmo que periodicamente, veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por empregado seu, a serviço do contratante, mediante remuneração certa. §2º Denomina-se “independente” o TAC que presta serviços de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.	Art. 14(...) §1º Denomina-se “agregado” o TAC que coloca, com exclusividade, mesmo que periodicamente, veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, mediante remuneração certa. §2º Denomina-se “independente” o TAC que presta serviços de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.
70 Vanderlei Macris	Art. 26(...) Excludentes de responsabilidade do transportador VI – Força maior ou caso fortuito.	Sem correspondência
71 Vanderlei Macris	Suprima-se o § 2º do artigo 26 do substitutivo.	Art. 24(...) §3º Não obstante as excludentes de responsabilidade previstas no §2º, o transportador responde pela agravação das perdas ou danos a que der causa
72 Vanderlei Macris	O artigo 81 do substitutivo fica acrescido de acréscimo de artigo 261-A ao Código de Trânsito Brasileiro, com a redação seguinte: Art. 261-A. Os artigos 179, I, II; 180; 181, XI, XVII, XVIII, XIX; 187, I; 193; 221; 230; 231; 232; 233; 234; 235; 237; 241 e 253 da Lei 9.503/97, que disciplina o Código de Trânsito Brasileiro, não produzirão pontuação para os motoristas empregados regidos pela CLT, em face de trabalharem na forma de subordinação jurídica e sob o poder disciplinar do empregador. §1º A não pontuação não significa isenção em relação à multa referente às infrações constantes dos artigos citados no caput. Devendo a mesma ser paga na forma disciplinada no Código de Trânsito Brasileiro. §2º O empregador não estará obrigado a informar o nome do motorista empregado pelo cometimento das infrações do caput, para os efeitos no disposto nos parágrafos 7º e 8º do Artigo 257 do Código de Trânsito Brasileiro, descabida, no caso, a multa prevista pela não identificação	Sem correspondência
73 Vanderlei Macris	Art. 8º(...); I– Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C, para cobertura danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários, sendo uma única apólice por RNTRC, vedada a sua estipulação por qualquer pessoa: ETC, CTC; II– Responsabilidade Civil / Desaparecimento de Carga - RC-DC, para cobertura de roubo ou furto da carga, sendo	Art. 8º. (...) I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C, para cobertura de danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários: ETC e CTC. II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga – RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC e CTC;

	uma apólice por RNTRC, vedada a sua estipulação por qualquer pessoa: ETC, CTC	
74 Vanderlei Macris	8º(...) § 1º - A responsabilidade pela contratação dos seguros de que tratam os incisos I e II deste artigo é do transportador ou cooperativa, cabendo-lhe com exclusividade a escolha da seguradora, vedada a estipulação pelo tomador do serviço de transporte.	8º (...) §1º A responsabilidade pela contratação dos seguros de que tratam os incisos I e II do caput é do transportador ou cooperativa, conforme o caso, cabendo exclusivamente a estes a escolha da seguradora ou entidade responsável pela prestação das coberturas, sendo vedada a estipulação pelo tomador do serviço de transporte.
75 Vanderlei Macris	Art. 7º (...) § 6º - A obrigação estipulada no parágrafo anterior será do contratante do frete	
76 Vanderlei Macris	Art. 8º(...) § 8º - Fica vedado ao segurador e ao tomador do serviço de transporte a emissão de declaração de Dispensa de Direito de Regresso – DDR, ou qualquer outro documento que isente o transportador de ação de regresso relativamente aos seguros de que trata os incisos I e II deste artigo.	Art. 8º §8º É nula a pactuação de qualquer instrumento ou cláusula que estabeleça a dispensa de direito de regresso ou que tenha por objeto isentar o transportador de ação de regresso por parte da seguradora ou do próprio tomador do serviço, em relação aos seguros previstos neste artigo, ressalvado o disposto no §7º.
77 Vanderlei Macris	Acréscimo Art. 23 § 6º - No transporte de cargas excedentes em peso e dimensões os valores das estadias deverão ser acordados entre o transportador e o tomador do serviço.	Sem correspondente. Acréscimo
78 Vanderlei Macris	Art. 27 No ato do recebimento do bem ou mercadoria caberá ao destinatário conferir a quantidade, a espécie e a integralidade dos bens na presença do entregador, quitando, neste ato, o comprovante de entrega do CT-e (DACTE), com as devidas ressalvas, se houver, vedada a retenção do comprovante de entrega, a qualquer título, implicando a retenção na isenção da transportadora de quaisquer responsabilidades civil e ou criminal sobre a mercadoria.	
79 Vanderlei Macris	Suprima-se o parágrafo 2º do artigo 26 do substitutivo.	Art. 24(...) §3º Não obstante as excludentes de responsabilidade previstas no §2º, o transportador responde pela agravação das perdas ou danos a que der causa.
80 Vanderlei Macris	Suprima-se os §§3º e 5º do artigo 77 do substitutivo	Art. 73(...) §3º No caso de reincidência específica, no período de doze meses, aplicar-se-á a penalidade multiplicada pela quantidade de reincidências. §5º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, na forma regulamentada pela ANTT, o infrator será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.
81 Vanderlei Macris	Da nova redação aos artigos 10 e 11 do substitutivo, dispondo sobre o PGR no caso de seguros obrigatórios e colocando a responsabilidade pelo gerenciamento do	

	risco da carga no transportador, inclusive em relação à contração de GRTR	
82 Vanderlei Macris	Acrescenta dispositivos sobre carga postal, proibição de transporte de passageiros e cargas comerciais,	Sem correspondência
83 Vanderlei Macris	Art.7º (...) § 7º - Aplica-se o disposto neste artigo à ECT – Empresa de Correio e Transporte quando realizar transporte de mercadorias ou encomendas, ainda que em conjunto com correspondência, ficando sujeita à fiscalização das mercadorias transportadas na forma da lei	Sem correspondência
84 Vanderlei Macris	Disposições sobre AET	AET foi remetida ao Código de Trânsito.
85 Vanderlei Macris	Suprima-se o inciso III e o §5º do artigo 8º do substitutivo.	Art. 8 (...) §5º O seguro de que trata o inciso III deste artigo poderá ser contratado mediante apólice global, envolvendo toda a frota, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos.
86 Vanderlei Macris	Art.(...) 3º, "III – Gerenciadora de Riscos de Transporte Rodoviário – GRTR, pessoa jurídica que, mediante contrato, assume o gerenciamento e monitoramento dos riscos durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, ou de mercadorias armazenadas, com objetivo de mitigar perdas e danos à carga e ao veículo	Art. 3º (...) VIII- Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário – GRTR, pessoa jurídica que assume o gerenciamento e monitoramento dos riscos durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta e armazenamento até a entrega, com objetivo de mitigar desvios, acidentes, furtos e roubos da carga e do veículo
87 Vanderlei Macris	Suprima-se o § 5º do artigo 18 do substitutivo.	Art. 18. O pagamento do serviço de transporte ao TAC deverá ser efetuado (...) §5º O descumprimento do disposto no caput sujeitará o infrator a multa administrativa, conforme regulamentação da ANTT, e à obrigação de indenizar o contratado em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete para a viagem em que se deu a irregularidade de pagamento
88 Vanderlei Macris	Acréscimo Art.. 21 (...) §X No caso em que o tomador do serviço for o destinatário da mercadoria e o mesmo não concordar com o valor do frete a pagar (FOB), este deverá recusar o recebimento da mercadoria no ato do recebimento. Não o fazendo, pressupõem-se, para todos os efeitos legais, o aceite do valor do frete e as condições de pagamento do mesmo.	Sem correspondência. Acréscimo
89 Vanderlei Macris	Art. 22 (...) § 2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos da data estipulada, o contratante ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las, poderá declará-las perdidas, salvo em caso de ocorrência de trânsito, problemas de trafegabilidade, quebra	Art. 22 (...) §2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos, contados da data estipulada, o contratante ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las, poderá declará-las perdidas, salvo em caso de ocorrência de trânsito, problemas de

	do veículo, ou problemas decorrentes de fiscalização em trânsito, que deverão ser comunicadas pelo transportador ao tomador do serviço, excetuando-se o transporte de cargas excepcionais em peso e dimensões devido às peculiaridades do transporte.	trafegabilidade, quebra do veículo, de fiscalização de trânsito, que deverão ser comunicadas pelo transportador ao contratante
90 Vanderlei Macris	Art. 23. O prazo máximo (...)será de 2 (duas) horas para cada operação, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino do carregamento ou descarregamento, respeitado o agendamento de que trata o § 10, após (...) contado até a liberação final do veículo, levando em consideração para o cálculo a capacidade total de transporte do veículo, inclusive os reboques.	Art 23. O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, considerada a capacidade total de transporte do veículo.
91 Vanderlei Macris	Art. 70 (...). §2º As providências(...) transportador, contratante de transporte, representante da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros e de órgão do meio ambiente	Art. 70(...) §2º As providências(...), transportador, representante da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros, e de órgão do meio ambiente
92 Vanderlei Macris	Suprimir os artigos 68 e 69 do substitutivo, que Contêm disposições sobre as responsabilidades do fabricante, do refabricador, do recondicionador e do importador de veículos e equipamentos para transporte de pp	
93 Vanderlei Macris	Suprimir os artigos 74, 75 e 76 do substitutivo Que contém disposições sobre produtos perigosos	
94 Vanderlei Macris	Suprimir o inciso II do art. 64 do substitutivo.	II – possuir apólice de seguro com valor compatível com seus transportes, para danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes, nos termos da legislação vigente, que dentre outras coberturas deverá garantir a limpeza, remoção, destinação e destruição dos resíduos em caso de sinistros;
95 Vanderlei Macris	Suprimir o art. 66	O art. 66 contém requisitos de rastreamento para veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos.
96 Vanderlei Macris	Suprimir o art. 67	O art. 67 contém requisitos de telemetria para veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos
97 Vanderlei Macris	Art. 64(...) I) manter RT com experiência em produtos perigosos,	I – manter RT com experiência em produtos perigosos, por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento
98 Vanderlei Macris	Acréscimo: Art. 74 (....) §2º Os Municípios devem se ater exclusivamente ao estabelecido nas legislações da União e de cada Unidade Federada, não cabendo legislar sobre o tema na esfera de transporte de produtos perigosos	Sem correspondência. Acréscimo
99 Vanderlei Macris	Acréscimo: Art. 70.(..) §4º As infrações administrativas de transporte de produtos perigosos devem ser tratadas de acordo com este regulamento	Sem correspondência. Acréscimo.

	(documentação, embalagem, sinalização, amarração de carga) reservando-se as questões de encaminhamento de criminalização com base na Lei 9.605/98apenas quando houver efetivo ou severo risco ao meio ambiente, com existência de dano comprovado ao meio ambiente.	
100 Vanderlei Macris	Art. 23 (...) §5º Não havendo a informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador através dos meios de controle e registro do tempo de direção do motorista, conforme regulamentação da ANTT, ressalvado o caso de agendamento prévio, comunicado antecipadamente ao transportador, e, uma vez cumprido, será considerado como horário inicial para efeito de estadia de que trata esta Lei	23(...) §4º Não havendo o registro por parte do contratante ou destinatário da carga, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, ressalvado o caso de agendamento prévio, devidamente comunicado ao transportador, cujo horário inicial será considerado para efeito da cobrança de que trata o caput.
101 Vanderlei Macris	Art. 65 Os transportes rodoviários de produtos perigosos somente poderão ser realizados por veículos que atendam as disposições presentes no Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e suas Instruções Complementares.	Art. 65. Os transportes rodoviários de produtos perigosos somente poderão ser realizados por veículos cuja idade máxima seja: I – 15 (quinze) anos para veículos automotores; e II – 20 (vinte) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga
102 Gonzaga Patriota	Nova redação aos arts. 155 e 157 do Decreto-Lei nº 2848/40, para equiparar as penas dos delitos ao funcionário de empresa transportadora ou embarcadora que detém informações privilegiadas e facilita a prática delituosa" e agrava-la em caso de a vítima estar em serviço de transporte de cargas em rodovias federais ou estaduais e o agente conhece tal circunstância e ainda se a vítima estiver em serviço de transporte de passageiros em rodovias federais ou estaduais e o agente conhece tal circunstância	Alteração da legislação penal
103 Gonzaga Patriota	Supressão dos § 4º e § 5º no art. 7º	§4º A responsabilidade pela emissão do DT-e é da ETC, CTC e TCP. §5º Admite-se a emissão do DT-e para o TAC e o ETPP nos casos em que o transporte tiver origem ou destino no estabelecimento de produtor rural, extração de madeira ou mudança.
104 Gonzaga Patriota	"Art. 7°(...). § 6° - A obrigação estipulada no parágrafo 4° será do contratante do frete, podendo para tanto utilizar-se de serviço das IPEFs.	Emenda feita apenas para corrigir menção do parágrafo, já que é o parágrafo 4° que define os responsáveis pela emissão do DT-e.
105 Gonzaga Patriota	Art. 7° .(.....) § 6° - A emissão do DT-e será realizada pelo contratante do frete, podendo para tanto utilizar-se de serviço das IPEFs.	§5º Admite-se a emissão do DT-e para o TAC e o ETPP nos casos em que o transporte tiver origem ou destino no estabelecimento de produtor rural, extração de madeira ou mudança.

		§6º A obrigação estipulada no parágrafo anterior será do contratante do frete, podendo para tanto utilizar-se de serviço das IPEFs.
106 Gonzaga Patriota	Acréscimo Art. 18(...) §7º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no caput deste artigo ou em seu regulamento.	Sem correspondência. Acréscimo
107 Aelton Freitas	Acréscimo Art. 2º (..) § Xº Para cobrir as despesas de apólice de seguro das empresas de segurança privada especializadas no transporte de valores e cargas especiais, a alíquota ad valorem não poderá ser inferior a 0,06% sobre o montante total transportado, ou sobre o valor da carga	Sem correspondência. Acréscimo
108 Diego Andrade	Acréscimo Art. XXX - As multas emitidas pela ANTT no valor de 5.000 (cinco mil reais) devem ser convertidas em advertência, até a data da publicação da lei.	
109 Diego Andrade	Acréscimo Art. XXX Para maior segurança a mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos líquidos e gasosos serão prioritariamente realizadas pelos motoristas profissionais, os quais deverão ter comprovado treinamento para as tarefas, bem como atender às normas de segurança e saúde do trabalho, estabelecidas pelo Ministério do Trabalho.	
110 Diego Andrade	Recomendação de substituir em todo o texto recebedor por destinatário.	
111 Diego Andrade	Recomendação de substituir em todo o texto Expedidor por embarcador.	
112 Diego Andrade	Acréscimo: Art. 14 (...) § 3º o transporte rodoviário de cargas admite subcontratação, em qualquer de suas fases, entre quaisquer categorias da atividade econômica, respeitados os termos desta lei.	Sem correspondência. Acréscimo.
113 Covatti Filho	Alteração nos requisitos para cadastro no RNTRC para a CTC	Os requisitos de cadastro no RNTC foram remetidos para regulamento.
114 Covatti Filho	Alteração nos requisitos para cadastro no RNTRC para a CTC	Os requisitos de cadastro no RNTC foram remetidos para regulamento
115 Vanderlei Macris	Art. 8º (...) § 10. Nos casos fortuitos, como roubos e furtos, é assegurado ao transportador o direito junto ao tomador do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte	§10. Nos casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, é assegurado ao transportador o direito junto ao tomador do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte.

116 Vanderlei Macris	Art. 51 Os limites de Peso e Dimensão do veículo de transporte rodoviário internacional de cargas são aqueles definidos nas normativas do Tratado de Assunção – MERCOSUL, nos Acordos bilaterais e multilaterais dos quais o Brasil é signatário	Art. 51. Os limites de peso e dimensionamento aplicáveis ao transporte rodoviário internacional de cargas são exclusivamente os definidos pelo Decreto nº 99.704, de 1990 e suas alterações, por acordos firmados pelo Subgrupo de Transporte – MERCOSUL (SGT-5), e aqueles definidos nos acordos bilaterais ou multilaterais dos quais o Brasil é signatário.
117 Vanderlei Macris	Acréscimo Art. 1º (…) Parágrafo único. No caso de transporte de produtos perigosos, será observado exclusivamente o disposto em lei federal, considerando-se as competências estabelecidas nos arts. 22 e 24 da Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001	Sem correspondência. Acréscimo
118 Vanderlei Macris	Supressão dos artigos 72 e 73 do substitutivo.	Art. 72. Aplica-se também o disposto nesta Lei ao transporte internacional de produtos perigosos em território brasileiro, observadas, no que couberem, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil. Art. 73. A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização da Seção III desta Lei, bem como de outras obrigações acessórias para obtenção das autorizações às Empresas de Transporte, e demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidas na carga perigosa.
119 Vanderlei Macris	Art. 48 Entende-se como transporte rodoviário internacional de cargas, toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser acobertada por Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT), pelo Manifesto Internacional de Cargas / Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA, conforme o caso.	Art. 48. Entende-se como transporte rodoviário internacional de cargas, toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser acobertada por Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT).
120 Vanderlei Macris	Suprime o artigo 49	Disposições sobre o transporte Rodoviário Internacional de Cargas
121 Vanderlei Macris	Art. 50 O transporte rodoviário internacional de cargas é aquele regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, seus Anexos e Protocolos, internalizado por meio do Decreto nº 99.704/90, e suas alterações, as Normativas do Tratado de Assunção, os Acordos bilaterais e multilaterais, as Resoluções da ANTT e, além dos dispositivos definidos nesta Lei, constituem-se na base para a atividade econômica de transporte rodoviário internacional de cargas.	O transporte rodoviário internacional de cargas é regido, no que lhe concerne, pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, internalizado através do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990 e suas alterações, tendo como base para a atividade, dentro do território brasileiro, além do definido nesta Lei, as Resoluções vigentes da ANTT, Ministério dos Transportes e normas aduaneiras.

122 Vanderlei Macris	Art. 56 Na aplicação do disposto nesta Lei, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil	Art. 56. O transporte rodoviário internacional de produtos perigosos, em território nacional, reger-se-á com base nesta Lei, observadas, no que couber, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil.
123 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 57 do substitutivo.	Nas licitações que envolvam permissão ou concessão para exploração das atividades desenvolvidas dentro de estações aduaneiras, situadas em fronteiras secas, observar-se-á obrigatoriamente como critério, objetivo do contrato administrativo, o trinômio eficiência-estrutura-tarifa.
124 Vanderlei Macris	Art. 4º §2º O Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC terá validade de 5 (cinco) anos, devendo ser renovado conforme regulamentação da ANTT	Requisitos para inscrição de categorias no RNCT foram remetidas a regulamento.
125 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 58 do substitutivo.	Contém disposições sobre requisitos de idade para a frota de veículos de cargas habilitadas ao transporte internacional de cargas.
126 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 59 do substitutivo	Contém requisitos para registro das Empresas de Transporte Internacional com sede fora do Brasil
127 Vanderlei Macris	Suprimir os artigos 48 ao 60 do substitutivo	Contém dispositivos sobre o do transporte rodoviário internacional de cargas
128 Vanderlei Macris	Art. 11(...) § 4º - Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados, em caso de ocorrência de sinistro relativo a perdas, roubo ou furto, bem como outros cobertos pela apólice. § 5º - A GRTR será responsável perante a seguradora por casos fortuitos, como roubos e furtos, em consequência de falhas operacionais em sua prestação de serviços, ficando obrigada ao ressarcimento junto à seguradora do valor indenizado ao transportador referente à mercadoria sinistrada.	§4º Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados, em caso de ocorrência de sinistro relativo a desvios de carga, perdas, roubo ou assalto, bem como outros cobertos pela apólice. §5º A GRTR será responsável perante a seguradora por casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, em consequência de falhas operacionais em sua prestação de serviço, ficando obrigada ao ressarcimento junto à seguradora do valor indenizado ao transportador referente à mercadoria sinistrada.
129 Vanderlei Macris	Art. 8º (...) III – Responsabilidade civil por veículos/ Danos Morais e Danos corporais – RCV-DM/DC para cobertura de danos causados à terceiros pelo veículo automotor com capacidade de carga acima de 6 toneladas utilizado no transporte rodoviário de cargas: o proprietário	Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais - RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e semirreboques utilizados no transporte rodoviário de carga: o proprietário
130 Vanderlei Macris	Art. 3º(...) “Parágrafo único - Em qualquer categoria prevista neste artigo, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado em sistema cadastral específico, instituído pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para tal finalidade.	Em qualquer categoria prevista neste artigo, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Carga – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, exceto a referida no inciso I.

131 Vanderlei Macris	Suprima-se os artigos 40 ao 47 do substitutivo	Disposições sobre as das Autorizações Especiais de Trânsito – AETS - e afins
132 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 52 do substitutivo.	Autorização excepcional para transporte internacional para veículo brasileiro cadastrado no RNTR-C, mesmo que não habilitado para essa modalidade de transporte.
133 Vanderlei Macris	Art. 4º VII- GRTR: c) ter como objeto social a prestação de serviços relativos ao gerenciamento de riscos, compreendendo os projetos e as ações de prevenção, preparação e resposta rápida no caso de ocorrências de acidentes, roubos e furtos de carga ou do veículo;	c) ter como objeto social a prestação de serviços relativos ao gerenciamento de riscos, compreendendo os projetos e as ações de prevenção, preparação e resposta rápida no caso de ocorrências de assaltos e roubos de carga ou do veículo;
134 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 54 do substitutivo	Documentos obrigatórios para porte em transporte internacional
135 Vanderlei Macris	Acréscimo Art. 4º VI - RT: o responsável técnico da ETC ou da ETPP será o sócio administrador, conforme previsto no Contrato ou Estatuto Social;	Sem correspondência. Acréscimos
136 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 55 do substitutivo	Dispositivos sobre a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas - CATIC,
137 Jerônimo Goergen	Acréscimo Art. 23 (...) §6º O previsto no presente artigo poderá ser ajustado mediante acordo que deverá ser homologado entre o contratante e o sindicato do contratado. Na hipótese de subcontratação, igualmente poderá ser ajustado mediante acordo, devendo ser homologado entre o contratado e o sindicato do subcontratante.	Sem correspondência
138 Valdir Colatto	"Art. 4º(...) III – CTC: (...) c) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas;	(...) f) admitir como cooperados somente o TAC e a ETPP.
139 Valdir Colatto	Suprimir a alínea "f" do inciso III do art. 4º do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016	f) admitir como cooperados somente o TAC e a ETPP
140 Valdir Colatto	Suprimir o art. 11 e seus parágrafos	Disposições sobre a GRTR e o PGR
141 Valdir Colatto	Suprimir o art. 31 do Substitutivo	Para cumprimento da fiscalização de que trata esta lei, inclusive do Vale-Pedágio, fica assegurado à ANTT o direito de fiscalização local nos contratantes, tomadores de serviço, embarcadores e expedidores de transporte rodoviário de cargas, podendo solicitar a documentação necessária para verificação do

		cumprimento da legislação, juntamente com os órgãos competentes do Poder Executivo, no âmbito de suas atribuições
142 Valdir Colatto	Art. 2º: (...) II - Empresa de Transporte (...) seja proprietária ou coproprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores (...) IV - Empresa de Transporte(...)seja proprietária ou coproprietária de no mínimo 1 (um) veículo automotor de carga, registrado (...)	Empresa de Transporte (...) seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de cargas, (...) Empresa de transporte (...) possua no mínimo 1 (um) veículo automotor de carga, (...)
143 Valdir Colatto	Art. 23 O prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração	O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração.
144 Valdir Colatto	Art. 8º (...) §7º Excepcionalmente, admite-se(...)se o transporte se iniciar ou terminar diretamente no estabelecimento de produtor rural, ou quando o produto for de origem agrícola	§7º Excepcionalmente, admite-se (...), se o transporte se iniciar ou terminar diretamente no estabelecimento de produtor rural, em caso de contratação diretamente do TAC ou ETPP, sem prejuízo do estipulado no §4º deste artigo.
145 Valdir Colatto	Suprimir o art. 20	Todos os custos de serviços acessórios do transporte, envolvendo carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, gerenciamento de risco, escolta, dentre outros que o tomador do serviço ou expedidor impuser ao transportador, são de responsabilidade do tomador do serviço.
146 Valdir Colatto	Suprimir o §1º e o § 4º do art. 10	§1º Existindo o PGR como parte integrante da apólice de seguros RCTR-C e RC-DC, não poderá o tomador do serviço de transporte exigir da transportadora um novo PGR §4º Se os custos definidos no parágrafo anterior forem do transportador, este tem direito ao recebimento de uma taxa específica, que incidirá sobre o valor da mercadoria, para cobrir os custos, de acordo com a carga a ser transportada ou armazenada, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos com cobertura securitária.
147 Celso Maldaner	Art. 2. (...) II – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC (...) seja proprietária, coproprietária, ou arrendatária de, no mínimo, 6 (seis) veículos automotores de carga, ou capacidade técnica de 165 (cento e sessenta e cinco) toneladas, (...) sem remuneração, sendo vedada a subcontratação.	II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, (...)seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos (...)
148	Art. 4. (...)	Requisitos para inscrição no RNTRC forma remetidos a Regulamento.

Celso Maldaner	c) – (...) comprovar ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de, pelo menos, seis veículos automotores de carga, devidamente registrados no País em seu nome, no órgão de trânsito, como veículos de aluguel; f) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 120.000 (cento e vinte mil) Direitos Especiais de Saques (DES).	
149 Celso Maldaner	Art. 4. (...) f) – admitir como cooperados somente o ETC, TAC e a ETPP.	Requisitos para inscrição no RNTRC forma remetidos a Regulamento
150 Júlio Lopes	Suprimir o § 2º do art. 29	§2º Quando o veículo estiver em viagem exclusiva para um tomador de serviço, devendo retornar à origem sem carga, o Vale-Pedágio obrigatório deverá ser no valor necessário à livre circulação entre a sua origem, o destino, e o retorno à origem.
151 Júlio Lopes	"Acréscimo Art. X- As disposições desta Lei não se aplicam ao transporte de encomendas em ônibus, quando autorizado pelo Poder Concedente dos serviços públicos regulares de transporte rodoviário de passageiros."	Sem correspondência

Compete a esta Comissão, nesse momento analisar as emendas verificando sua admissibilidade, constitucionalidade, adequação financeira e orçamentária e boa técnica legislativa, além de opinar sobre o mérito.

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

DA ADMISSIBILIDADE

Verificamos que Emendas foram entregues e recebidas tempestivamente na secretaria da Comissão, obedecendo aos requisitos regimentais correspondentes.

DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA.

Sob o ponto de vista da constitucionalidade e da juridicidade, das proposições em análise respeitam os requisitos constantes do art. 62 da Constituição Federal e harmonizam-se com a Carta Maior, pois pretendem a valorização do trabalho, a segurança viária, a organização dos transportes, a livre circulação e a fiscalização de atividades realizadas desenvolvidas nas rodovias.

Quanto à técnica legislativa, a proposição obedece à Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

No que se refere à adequação orçamentária e financeira, a leitura das proposições revela que as sugestões contidas nas emendas têm apenas caráter normativo, sem influência nas receitas ou despesas na esfera Federal.

MÉRITO

Da análise do conteúdo das proposições concluímos que o objetivo de todas foi o de aperfeiçoar o texto do Substitutivo. Porém, não lograram tal êxito as Emendas nºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 14, 15, 17, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 75, 77, 78, 80, 82, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 132, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 142, 144, 145, 146, 148, 149, 150 e 151.

Com a devida vênia aos autores, essas sugestões não puderam ser acolhidas porque implicavam um desvirtuamento ou extensão para além do razoável das bases em que se sustenta o substitutivo, tornando a regulamentação pretendida, em muitos casos, inaplicável ou burocratizando as relações comerciais na área de transporte e onerando de forma excessiva as partes envolvidas na atividade.

Por sua vez, as emendas nºs: 7, 8, 10, 12, 13, 16,18, 19, 20, 24, 28, 34, 41, 42, 44, 46, 47, 51, 52, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 89, 91, 93, 102, 106, 108, 110, 115, 128, 131, 133, 137, 141, 143 e 147 promoveram correções de forma e conteúdo, por meio de alterações e acréscimos ao texto do Substitutivo, que, sem dúvida, ajudaram a distribuir melhor os ônus financeiros trazidos pelo Marco Regulatório proposto, além de equilibrar os direitos e deveres das partes e dar transparência e eficácia aos sistemas de fiscalização, acompanhamento e regulamentação da matéria.

Diante de todo o exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e não implicação orçamentária e financeira das Emendas ao Substitutivo do Relator. No mérito, vota-se,

Pela rejeição das Emendas nºs: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 14, 15, 17, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 75, 77, 78, 80, 82, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 132, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 142, 144, 145, 146, 148, 149, 150 e 151.

Pela aprovação das Emendas ao Substitutivo do Relator nºs: 7, 8, 10, 12, 13, 16,18, 19, 20, 24, 28, 34, 41, 42, 44, 46, 47, 51, 52, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 89, 91, 93, 102, 106, 108, 110, 115, 128, 131, 133, 137, 141, 143 e 147, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 201 .

Deputado NELSON MARQUEZELLI

Relator

2º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.860, de 2016.

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º. Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC – em vias públicas, os mecanismos e a responsabilidade nas operações de transporte, e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL

Art 2º. O TRC é atividade de natureza comercial, aberto à exploração por pessoa física ou jurídica, em regime de livre concorrência, nas seguintes modalidades:

I - por conta de terceiros e mediante remuneração;

II - de carga própria, em veículo próprio, sem remuneração.

§1º Entende-se como carga própria aquela que se destine exclusivamente a consumo próprio do transportador, ou de sua controladora ou controlada, bem como a distribuição dos produtos por eles produzidos ou comercializados.

§2º Em qualquer modalidade, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, em categoria específica que terá validade de 3 (três) anos.

§3° As empresas de transporte rodoviário de passageiros, para realizar o transporte de cargas comerciais em seus veículos, deverão atender aos requisitos de documentação e seguros de carga previstos nesta Lei, nos termos de regulamentação da ANTT.

SEÇÃO I

DAS CATEGORIAS

Art 3º. São categorias econômicas do TRC:

I - Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que exerce habitualmente atividade profissional de transporte rodoviário de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária, em qualquer caso, de 1 (um) único veículo automotor de carga, registrado no órgão de trânsito na categoria “aluguel”;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, sociedade cooperativa na forma da Lei constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerça atividade de transporte rodoviário de cargas. As demais categorias previstas neste artigo que aderirem à CTC perderão o seu RNTRC passando a utilizar exclusivamente o registro RNTRC da cooperativa. A ETC que associar-se fica proibida de mudar de categoria pelo prazo de no mínimo 12 meses. Após esse prazo, fica permitida nova mudança, desde que não haja débitos no CNPJ e/ou do CPF dos sócios vinculados àquela ETC nos últimos 24 meses, conforme regulamentação da ANTT.

IV - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 1 (um) automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

V - Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP, pessoa física ou jurídica que exerça, em veículo próprio, registrado na categoria “particular”, a atividade de transporte de carga própria;

VI – Operador Logístico – OL, pessoa jurídica que tenha o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica, prestando serviços logísticos, tais como transporte, armazenagem e gerenciamento de estoques, inclusive por meio de multimodalidade, diretamente ou por intermédio de terceiros, e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”.

VII – Empresa de Transporte de Valores – ETV, pessoa jurídica constituída na forma de lei específica, autorizada pela Polícia Federal a transportar numerários e valores.

§1° Na ETPP, fica proibida a participação como sócio de pessoa física ou jurídica que participe de capital em outra empresa inscrita no RNTRC, de pessoa jurídica com sede no Exterior, mesmo que tenha filial, sucursal, agência ou representação no País, bem como de pessoa jurídica constituída sob a forma de sociedades por ações.

§2° A ETV será regulamentada pela ANTT quanto aos mecanismos de operação e as obrigatoriedades para cadastramento, bem como a sobre as despesas em relação a apólices de seguros.

§3º Para os fins desta Lei, equipara-se, no que couber, a ETPP ao TAC.

Art 4º. São categorias complementares do TRC:

I - Motorista de Transporte Rodoviário de Cargas – MTRC, motorista profissional empregado, autorizado pela ANTT a dirigir veículo de carga;

II - Responsável Técnico – RT, profissional com formação ou experiência técnica em transportes, que responde pela observância de programa interno de segurança, adequação e manutenção de veículos, equipamentos e instalações, bem como pela qualificação e treinamento profissional dos motoristas e de prestadores de serviço na área de transporte rodoviário de cargas;

III - Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário – GRTR, pessoa jurídica que assume o gerenciamento e monitoramento dos riscos durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta e armazenamento até a entrega, com objetivo de mitigar desvios, acidentes, furtos e roubos da carga e do veículo;

IV - Empresa de Atendimento a Emergências – EAE, pessoa jurídica que assume o gerenciamento, monitoramento, atendimento emergencial e pós-emergencial no caso de acidentes com produtos perigosos e contaminantes durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, com objetivo de mitigar as consequências danosas ao meio ambiente e às pessoas, respondendo junto ao transportador e órgãos públicos pelos atendimentos às emergências por ela assumidos.

V - Instituição de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete – IPEF, pessoa jurídica que, por sua conta e risco, provê meio de pagamento eletrônico de frete, não podendo atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico nem possuir vinculação societária, direta ou indireta, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia, e emitentes de documento de transporte;

VI - Empresa de Vale-Pedágio – EVP, pessoa jurídica responsável por disponibilizar, divulgar e comercializar, em âmbito nacional, o Vale-Pedágio obrigatório de que trata a Lei, e disponibilizar e instalar os programas de computador, aplicativos e equipamentos necessários à operação de sistema automatizado;

VII - Operadora Eletrônica de Frete – OEF, pessoa jurídica responsável por intermediar serviços de transporte entre contratantes, transportadores autônomos, empresas e cooperativas de transporte, por meio de plataforma tecnológica.

Parágrafo Único: Caberá à ANTT a definição de estrutura curricular mínima dos cursos de formação, ou a forma de comprovação de experiência técnica, para o exercício da função de Responsável Técnico bem como a regulamentação para cada categoria relacionada neste artigo.

Art 5º. A ANTT deverá disponibilizar, sem custo, o acesso aos sistemas de informações do RNTRC aos poderes de Polícia de trânsito.

SEÇÃO II

DA INSCRIÇÃO, DA SUSPENSÃO E DO CANCELAMENTO DO RNTRC

Art 6º. A ANTT estabelecerá os requisitos específicos para a inscrição no RNTRC, bem como sua validade, renovação, cancelamento e impedimento, de acordo com a categoria a que se referem aos artigos 3º e 4°, inclusive quanto à demonstração de capacidade financeira.

Parágrafo único. A ANTT manterá cadastro único para o MTRC, integrante do RNTRC, conforme regulamento, para o qual poderá utilizar, sem custos, os dados do Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH e do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED.

Art 7º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para as GRTR, EAE, IPEF, EVP e OEF é de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES), na data de sua habilitação pela ANTT, permitindo-se às já habilitadas a complementação em prazo fixado pela ANTT.

Art 8º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para a ETC e OL é de 300.000 (trezentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES), na data de sua habilitação pela ANTT, permitindo-se às já habilitadas a complementação em prazo fixado pela ANTT.

Art 9º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para o TCP é de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES) e o patrimônio líquido mínimo para a CTC é de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES) na data de sua habilitação, permitindo-se às já habilitadas a complementação da integralização em prazo fixado pela ANTT.

Parágrafo único: Admite-se capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 50.000 (cinquenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES) para TCP com apenas 1 (um) veículo, com capacidade máxima de carga de até 15 (quinze) toneladas.

Art 10. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para a ETPP, é de 150.000 (cento e cinquenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES) na data de sua habilitação, permitindo-se às já habilitadas a complementação da integralização em prazo fixado pela ANTT.

SEÇÃO III

DA DOCUMENTAÇÃO E DOS SEGUROS OBRIGATÓRIOS DA VIAGEM

Art 11. Fica criado o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de registro obrigatório nas operações de transporte rodoviário de cargas.

§1º Compete à ANTT estabelecer os modelos, forma de registro e conteúdo do DT-e, nos termos de regulamento.

§2º A ANTT e as Fazendas Públicas da União, dos Estados e do Distrito Federal poderão firmar convênio para compartilhamento, sem ônus financeiro, das informações contidas no DT-e, no Manifesto Eletrônico de Documento Fiscal (MDF-e), no Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), na Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), na Nota Fiscal de Serviço Eletrônica (NFS-e) e na Nota Fiscal Eletrônica ao Consumidor (NFC-e).

§3º A responsabilidade pelo registro do DT-e é da ETC, do OL, da CTC ou do TCP.

§4º Nos casos de extração de madeira, mudança, transporte municipal e em regiões metropolitanas ou quando o transporte tiver origem ou destino em estabelecimento rural, o TAC ou a ETPP ou o contratante poderão registrar o DT-e, nos termos de regulamento.

§5º Aplica-se o disposto neste artigo à Empresa de Correios e Telégrafos e às Empresas de Transporte de Valores, quando estas realizarem transporte de mercadorias ou encomendas, ainda que em conjunto com correspondência ou valores, ficando sujeitas à fiscalização das mercadorias transportadas na forma da Lei.

Art 12. Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados, convenções internacionais ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de:

I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C, para cobertura de danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários: ETC, OL e CTC.

II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga – RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC, OL e CTC;

III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais – RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e utilizado no transporte rodoviário de carga.

§1º A responsabilidade pela contratação dos seguros de que tratam os incisos I e II do *caput* é do transportador ou cooperativa, conforme o caso, cabendo exclusivamente a estes a escolha da seguradora, sendo vedada a estipulação de apólice pelo contratante do serviço de transporte.

§2º A imposição pelo contratante do serviço de transporte de contratação de seguros de seguradora específica constitui infração à ordem econômica, punível nos termos da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§3º A imposição, pelo contratante do serviço de transporte, de contratação de seguros adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, terão os custos suportados diretamente pelo contratante do serviço e, neste caso, fica expressamente proibida qualquer outra obrigação por parte do transportador, inclusive de Plano de Gerenciamento de Risco – PGR.

§4º O seguro de que trata o inciso II poderá deixar de ser feito, quando previsto em contrato entre o contratante do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o contratante do serviço responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador.

§5º O seguro de que trata o inciso III deste artigo poderá ser feito em apólice globalizada, envolvendo toda a frota, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos, no valor mínimo de 50.000 (cinquenta mil) DES por cobertura.

§6º Todos os seguros de que trata o *caput* e os incisos deste artigo deverão ter limite compatível com as atividades ou valores de carga a que se destinam.

§7º Excepcionalmente, admite-se a contratação do seguro RC-DC pelo contratante do serviço, nos casos em que o transporte for de produto de origem agrícola, em caso de contratação direta do TAC ou ETPP, ficando, neste caso, o contratante do serviço responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador,-sem prejuízo do disposto no §4º.

§8º É nula a pactuação de qualquer instrumento ou cláusula que estabeleça a dispensa de direito de regresso ou que tenha por objeto isentar o transportador de ação de regresso por parte da seguradora ou do próprio contratante do serviço, em relação aos seguros previstos nos incisos I e II do *caput*.

§9º O transportador que contratar os seguros instituídos nos incisos I e II deste artigo, tem o direito de cobrar do contratante do serviço taxas acessórias adicionais ao frete, para custear esses seguros.

§10. Nos casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, é assegurado ao transportador o direito junto ao contratante do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte.

Art 13. As associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas, devidamente instituídas por regulação especial e constituídas nos termos da Lei, assegurada a participação, interveniência ou intermediação de corretor de seguros, habilitado e registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), ficam autorizadas a operar o auxílio mútuo, por meio de autogestão e rateio dos prejuízos, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus respectivos associados e cooperados, a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados, por eventos ocorridos.

§1º A competência privativa de regulação da operação de auxílio mutuo que trata o *caput* será do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, e a sua supervisão, fiscalização e viabilidade caberá à Superintendência de Seguros Privados – SUSEP.

§2º A autorização para composição, funcionamento e extinção das associações e cooperativas mencionadas no *caput*, será concedida respectivamente pelo sistema representativo da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores - FENACAT e da Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB, as quais deverão comunicar este ato à SUSEP, encaminhando cópia da documentação pertinente na forma digital.

§3º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas, que praticarem o auxílio mútuo de que trata o *caput*, só poderão atuar, comprovadamente, para seus associados e cooperados, cabendo à SUSEP estabelecer normas de conduta, aplicação de sanções administrativas e regras de fiscalização desta prática, conjuntamente com entidades representativas das instituições autorizadas mencionadas no parágrafo anterior.

SEÇÃO IV

DO GERENCIAMENTO DE RISCOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Art 14. Nos casos de seguros de contratação obrigatória RCTR-C e RC-DC, transportador e seguradora poderão estabelecer, em comum acordo, o PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro.

§1º Sendo o PGR parte integrante da apólice de seguros contratada, não poderá ser exigido do transportador um novo PGR.

§2º Poderão ser solicitadas ao transportador medidas adicionais não incluídas no PGR, tais como serviços de escolta, rastreamento, contratação de GRTR entre outras, desde que o solicitante assuma todos os custos e despesas decorrentes dessas medidas, pagando diretamente ao prestador do serviço ou ao transportador, conforme o caso.

§3º Os valores referentes aos serviços adicionais de que trata o §2º geram direito ao recebimento de taxa específica, incidente sobre o valor da carga, de acordo com sua natureza, e serão destacados em campo específico do documento fiscal de transporte, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos da cobertura securitária.

Art 15. Se a seguradora exigir PGR para a operação, o plano deverá ser informado com antecedência ao transportador, que poderá sugerir alterações se julgá-lo insatisfatório ou inaplicável, devendo, em caso de concordância, dar seu aceite formal, obrigando-se a cumpri-lo.

§1º O PGR deve estar em conformidade com a legislação em vigor, principalmente no que se refere às obrigações de repouso e descanso dos motoristas de que trata a Lei, bem

como atentar-se à segurança viária, considerando sempre locais de parada para refeição, descanso e repouso.

§2º Considera-se inválido o PGR se não houver um aceite formal por parte do transportador.

§3º Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados em caso de ocorrência de sinistro relativo a desvios de carga, perdas, roubo ou furto, bem como outros riscos cobertos pela apólice.

§4º A ANTT poderá regulamentar os PGR, com objetivo de garantir transparência e padronização de procedimentos.

SEÇÃO V

DAS RELAÇÕES CONTRATUAIS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Art 16. Quando não previsto em contrato, o tempo de serviço de transporte, independentemente da quantidade ou volume, a duração mínima será de:

I – 24 (vinte e quatro) meses, quando se tratar de serviço com equipamentos que o transportador ou seus subcontratados já possuam, e padrão de mercado;

II – 48 (quarenta e oito) meses, quando se tratar de serviço que demande a aquisição de equipamento específico ou novo, para atender ao referido contrato.

Parágrafo único. No transporte de insumos e produtos agrícolas, serão admitidos contratos com prazo menor do que os previstos no *caput*, desde que previamente estipulado, e de acordo com a sazonalidade da demanda.

Art 17. Em caso de subcontratação, o contrato a ser celebrado entre o transportador contratante e o subcontratado definirá a forma de prestação de serviço do subcontratado como agregado ou independente.

§1º Denomina-se “agregado” o TAC que coloca, com exclusividade, mesmo que periodicamente, veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por seu empregado, a serviço do contratante, mediante remuneração certa.

§2º Denomina-se “independente” o TAC que presta serviços de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

Art 18. A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o artigo anterior, com exclusividade ou não, ainda que feita habitualmente, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constituindo relação de trabalho, e, portanto, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

§1º Compete somente à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

§2º O foro para dirimir controvérsias decorrentes da contratação do transporte de cargas será o domicílio do contratado ou do local da prestação de serviço.

Art 19. As condições do contrato de transporte de carga de que trata esta Lei poderão ser ajustadas mediante acordos individuais ou coletivos homologados entre os sindicatos das categorias envolvidas, obedecidos os requisitos legais.

§1º Fica criado Centro de Conciliação do Transporte – Cecont –, que se regerá pelos mesmos requisitos das Câmaras de Conciliação, Mediação e Arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, e funcionará sob a coordenação das entidades sindicais de empresas de transporte rodoviário de cargas e dos transportadores rodoviários autônomos de cargas, as quais indicarão seus membros colaboradores.

§2º Os contratos de transporte rodoviário de carga, de que trata esta Lei, poderão, a critério das partes, ser submetidos ao Cecont, como requisito prévio de ingresso judicial para resolver determinada questão.

§3º O Cecont tem como pressuposto a autocomposição, atendendo aos princípios da celeridade, economia e simplicidade.

Art 20. Salvo estipulação expressa, o pagamento do serviço de transporte será contra entrega da carga.

Parágrafo único. A inadimplência no pagamento do frete contratado implica multa de, no mínimo, 10% (dez por cento), além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, e correção monetária correspondente.

Art 21. O pagamento do serviço de transporte ao TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT, a critério do prestador de serviço.

§1º A conta de depósito ou o meio de pagamento deverá ser de titularidade do próprio TAC, identificada no documento eletrônico de transporte ou contrato de transporte.

§2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, são subsidiariamente responsáveis pela obrigação prevista no *caput* deste artigo, resguardado o direito de regresso.

§3º As tarifas bancárias decorrentes de pagamento eletrônico de frete ao TAC correrão por conta do responsável pelo pagamento, até o limite de uma transferência e dois saques por operação de transporte.

§4º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata este artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC.

§5º O descumprimento do disposto no *caput* sujeitará o infrator a multa administrativa, conforme regulamentação da ANTT, e à obrigação de indenizar o contratado em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete para a viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

§6º A CTC deverá efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do *caput* deste artigo.

§7° Para cumprimento do disposto no *caput* deste artigo a IPEF deverá disponibilizar simultaneamente o pagamento eletrônico e o depósito em conta corrente ou poupança.

Art 22. Salvo em caso de retenção de impostos e de contribuições previstas em Lei ou convencionados por acordo entre o contratante e o sindicato do contratado, ou entre os sindicatos das categorias, ficam proibidos descontos de qualquer natureza por parte do contratante sobre o valor dos serviços realizados, sem a prévia e expressa autorização do transportador.

§1º Os descontos referentes a avarias e faltas, acordados entre as partes, somente poderão ser realizados, por meio de emissão de documento fiscal idôneo pelo contratante do serviço ou remetente.

§2º Sem prejuízo do disposto no *caput* e no parágrafo anterior, descontos em razão de danos e avarias nas mercadorias transportadas ficam ainda condicionados à entrega dos produtos salvados ao transportador ou à seguradora.

Art 23. Todos os custos de serviços acessórios ao transporte tais como carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, gerenciamento de risco, escolta, dentre outros que o contratante, recebedor ou expedidor impuser ao transportador, são de responsabilidade do contratante.

SEÇÃO VI

DO PRAZO DE ENTREGA, DEVOLUÇÃO E RETORNO DA CARGA TRANSPORTADA

Art 24. A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao recebedor ou destinatário.

Parágrafo Único: A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo recebedor ou destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art 25. O transportador informará ao contratante ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou documento fiscal de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria, conforme regulamentação da ANTT.

§1º O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro do prazo estabelecido, conforme o *caput*.

§2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos, contados da data estipulada, o contratante ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las, poderá declará-las perdidas, salvo em caso de ocorrência de trânsito, problemas de trafegabilidade, quebra do veículo, de fiscalização de trânsito, que deverão ser comunicadas pelo transportador ao contratante.

§3º Quando a carga por qualquer motivo ficar armazenada nas dependências do transportador, esse fato deverá ser informado ao contratante.

§4º Sem prejuízo do direito do transportador de cobrança da armazenagem, a carga de que trata o parágrafo anterior ficará à disposição do interessado, pelo prazo de 15 (quinze) dias após a comunicação, se outra condição não for pactuada, findo o qual, não sendo retirada, será considerada abandonada, ficando o transportador autorizado a dar-lhe o destino que melhor lhe parecer.

§5º Sem prejuízo do valor do frete, não sendo a carga retirada ou descarregada, o contratante ficará obrigado a indenizar o transportador pela armazenagem no valor previsto em contrato ou no documento de transporte, pelo tempo total em que a carga ficar à disposição.

§6º Se a carga for perecível e houver recusa de recebimento pelo destinatário, por problemas alheios ao transportador, o contratante ficará responsável pelo destino correto e descarte da carga e sujeito ao pagamento do frete da viagem e do deslocamento de ida e volta até o local por ele designado, acrescido dos impostos e taxas correspondentes.

§7º O transportador arcará com os prejuízos causados por atraso na entrega, exceto por motivo de força maior ou caso fortuito, além das ressalvas contidas no §2º deste artigo.

§8º A responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete, salvo disposição contratual em contrário.

§9° Salvo outra condição pactuada em contrato, no caso de devolução, parcial ou total de carga, embalagem ou paletes, o contratante pagará ao transportador, no mínimo, o valor equivalente ao frete de ida, considerada a capacidade total de transporte do veículo, inclusive reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios na forma da Lei.

SEÇÃO VII

DO TEMPO E DA OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA

Art 26. O prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de carregamento ou descarga, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,59 (um real e cinquenta e nove centavos) por tonelada/hora ou fração.

§1º A importância de que trata o *caput* será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC – ou outro índice que venha a sucedê-lo.

§2º No caso de bem perecível, mercadoria com validade expirando ou produto perigoso, poderá ser ajustado prazo máximo de descarregamento reduzido, conforme a natureza da mercadoria, mediante ajuste entre as partes.

§3º O contratante ou o destinatário da carga são obrigados a registrar o horário de chegada do veículo nas dependências dos respectivos estabelecimentos, nos termos de regulamento, sujeitando-se, em caso de descumprimento, a multa administrativa.

§4º Não havendo o registro por parte do contratante ou destinatário da carga, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamentação da ANTT.

§5º O previsto no presente artigo poderá ser ajustado mediante acordo que deverá ser homologado entre o contratante e o sindicato do contratado. Na hipótese de subcontratação, igualmente deverá ser ajustado mediante acordo, devendo ser homologado entre o contratado e o sindicato do subcontratado.

§6º Nos casos de transportes especiais, com pesos e dimensões excedentes, os prazos e valores referentes à estadia serão negociados entre contratante e transportador.

Art 27. Na realização dos serviços de carga e descarga deverão ser obrigatoriamente observados os seguintes quesitos:

I - na carga-lotação, assim entendida a carga na qual há exclusividade do veículo para um tomador de serviço, salvo o estabelecido no inciso III deste artigo, os serviços de carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, colocação e retirada de travessas, e outros necessários ao carregamento ou descarregamento, são obrigações do expedidor e do recebedor;

II - é vedada a realização dos serviços relacionados ao carregamento, descarregamento e acondicionamento da carga pelos motoristas, exceto no caso de transporte de mudanças, de veículos automotores, de cargas especiais ou excedentes, e de produtos

liquidos e gasosos a granel, sendo, nestes casos, obrigatória a comprovação de treinamento para as tarefas;

III – para maior segurança e mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos liquidos e gasosos, ou efetuados sob pressurização, serão prioritariamente realizadas pelos motoristas profissionais, os quais deverão ter comprovado treinamento para as tarefas, bem como atender às normas de segurança e saúde do trabalho;

IV - na carga fracionada, assim entendida como aquela em que há mais de um tomador de serviço, e múltiplas entregas e coletas, o motorista poderá realizar o carregamento e descarga dos produtos, desde que os volumes tenham peso inferior a 20 (vinte) quilos, e os serviços estejam previstos no contrato.

SEÇÃO VIII

DAS PERDAS E AVARIAS DA CARGA

Art 28. Com a assinatura do contrato ou a geração do documento eletrônico de transporte, o transportador responde pelos prejuízos por ele causados resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia.

§1º Em caso de subcontratação do serviço de transporte, o subcontratante e o subcontratado respondem solidariamente pelas obrigações previstas no *caput*.

§2º São excludentes de responsabilidade, do transportador:

I – ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II – inadequação da embalagem ou do acondicionamento no veículo de transporte, quando imputável ao expedidor da carga;

III – avaria apenas da embalagem, quando ela não fizer parte do produto final e este estiver intacto;

IV – vício próprio ou oculto da carga;

V – manuseio, embarque, estiva ou descarga executada diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

VI – força maior ou caso fortuito.

§3º O valor a ser restituído ao contratante será determinado pelo valor especificado no documento eletrônico de transporte, não sendo responsabilidade do transportador qualquer valor acima do discriminado.

§4º Nos casos de perdas e avarias, não poderá o contratante exigir entrega da mercadoria física quando esta for reembolsada integralmente pelo transportador ou seguradora;

§5º A seguradora tem o prazo máximo de 30 (trinta) dias para ressarcimento do valor da mercadoria e demais obrigações previstas nesta Lei, a contar da apresentação da documentação necessária, após o qual é devida a multa de 10% (dez por cento) sobre o valor total da indenização, juros de 1% (um por cento) ao mês e correção monetária correspondente, em favor do beneficiário da apólice.

§6º No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro.

§7º Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo, são responsáveis, perante o transportador que emitiu o documento de transporte, pelas perdas e danos causados às mercadorias no momento da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

SEÇÃO IX

DOS PEDÁGIOS

Art 29. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de cargas, nas rodovias brasileiras, devendo ser utilizado meio eletrônico definido em regulamento da ANTT, vedado o pagamento em espécie.

§1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, é de responsabilidade do contratante do serviço.

§2º No caso de subcontratação, a transportadora subcontratante é responsável subsidiária pelo pagamento do pedágio.

§3º O valor do vale-pedágio não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem será integrado à base de cálculo de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

§4º O valor do vale-pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do contrato ou documento de transporte, conforme regulamento.

§5º O descumprimento do disposto neste artigo sujeita o responsável pelo fornecimento do vale-pedágio ao pagamento de multa e indenização ao transportador, em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete da viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

Art 30. O contratante antecipará o vale-pedágio obrigatório ao transportador, independentemente do valor do frete, no valor necessário à circulação entre a origem e o destino do transporte.

§1º O pagamento de pedágio quando a carga for lotação, assim entendida a carga para a qual há exclusividade do veículo para um único contratante, efetuado por empresa de transporte, mesmo que por subcontratação, é de responsabilidade do contratante do serviço de transporte.

§2º Quando o veículo estiver em viagem exclusiva para um contratante, devendo retornar à origem sem carga, o vale-pedágio obrigatório deverá ser no valor necessário à circulação entre a origem, o destino, e o retorno à origem de partida.

§3º No caso de transporte fracionado, efetuado por ETC, OL ou CTC, o rateio do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no contrato ou documento de transporte, para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado, para quitação da obrigação prevista em Lei, ficando dispensada a obrigatoriedade do vale-pedágio.

§4º No caso de transportes especiais, cujo peso e/ou dimensões exijam pagamento de valor específico de pedágios, o valor do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no contrato ou documento de transporte, juntamente com o valor do frete a ser faturado, para quitação da obrigação prevista em Lei, ficando dispensada a obrigatoriedade do vale-pedágio.

Art 31. Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do vale-pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação, a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades adicionais por infrações ao disposto nesta Seção.

§1º A fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades de que trata o *caput* poderão ser descentralizados, mediante convênio a ser celebrado com órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

§2º A ANTT fornecerá aos órgãos e entidades de que trata o §1º, todos os elementos necessários e atualizados para realização da fiscalização.

§3º As operadoras de rodovias sob pedágio deverão adequar sua infraestrutura, para torná-la compatível com as operações das empresas fornecedoras de vale-pedágio obrigatório, na forma do regulamento da ANTT.

§4º O valor do vale-pedágio obrigatório e as informações necessárias à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do contrato ou documento de transporte, conforme regulamento.

Art 32. Fica proibida a cobrança de pedágios sobre os eixos dos veículos de transporte de cargas que se mantiverem suspensos, quando os mesmos transitarem vazios ou com carga parcial, respeitados os limites de peso por eixo definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Parágrafo único. Para atender o estabelecido no *caput*, os contratos de concessão ou outorga de administração de rodovias, celebrados anteriormente a esta Lei, deverão ser reformulados em prazo a ser definido pela ANTT.

Art 33. Quando do pagamento do pedágio, a operadora do pedágio e as empresas que operam pedágio eletrônico deverão obrigatoriamente emitir documento fiscal, sendo:

I – Cupom fiscal eletrônico, no caso de pagamento à vista nos pontos de cobrança, mesmo que por vale-pedágio;

II – Nota fiscal eletrônica, para o pagamento, mesmo que antecipado, no caso de pedágios eletrônicos.

§1º O valor do pedágio destacado no documento fiscal correspondente servirá de comprovante para abatimento do imposto de renda.

§2º O prazo de implementação para operadores de pedágio será de 6 (seis) meses para a obrigação prevista no inciso I, e 3 (três) meses para a prevista no inciso II do *caput d*este artigo, a contar da data de publicação desta Lei.

§3º As operadoras do pedágio constantes no *caput* são responsáveis pela devolução do valor cobrado de forma indevida ou irregular, corrigido monetariamente com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou pelo índice que vier a substituí-lo, com multa de 10% (dez por cento), com juros de mora à taxa de 2% (dois pontos percentuais) por mês ou fração, além de indenização referente aos custos de honorários de auditoria e/ou advocatícios.

§4º Sem prejuízo da documentação fiscal estabelecida neste artigo, os sujeitos designados no *caput* deverão fornecer arquivo eletrônico à ANTT e aos usuários de pedágio, em modelo a ser definido pela Agência em regulamento.

Art 34. O *caput* do art. 3° da Lei n° 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

"Art. 3º .....
.....

XII – valores referentes aos pedágios efetivamente pagos e devidamente documentados.
....."(NR)

Art 35. O *caput* do art. 3° da Lei n° 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

"Art. 3º.....
.....
XII – valores referentes aos pedágios rodoviários pagos e devidamente documentados.
....." (NR)

SEÇÃO X

DAS PENALIDADES NOS CASOS DE DESVIO E RECEPTAÇÃO DE MERCADORIAS DESVIADAS E ROUBADAS

Art 36. Nos casos de desvio ou receptação de carga, o transportador, de qualquer categoria, se comprovada a participação no ilícito, terá o RNTRC suspenso por 10 (dez) anos.

§1º Se comprovada participação do MTRC nos atos descritos no *caput*, seu cadastro único e o direito de exercer atividade remunerada ao veículo serão suspensos por 10 (dez) anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

§2º A participação do motorista de que trata o § 1º não implica necessariamente na participação da empresa, no caso de empregado, nem da cooperativa, no caso de cooperado, ou em qualquer caso de subcontratação, devendo, nestes casos, ficar comprovada a participação da empresa ou da cooperativa para a aplicação da penalidade prevista no *caput*.

Art 37. Será suspensa por 10 (dez) anos a inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF, do estabelecimento ou transportador que, comprovadamente, adquirir distribuir, transportar, estocar, importar, revender ou expor à venda quaisquer bens de consumo ou produtos que tenham sido objeto de descaminho, contrabando, falsificação, roubo, furto ou receptação, sem prejuízo da eventual caracterização de crime.

§1º Os administradores e proprietários do estabelecimento ou transportador descrito no *caput*, com comprovada participação, direta ou indireta, nas infrações descritas no *caput*, serão impedidos do exercício de atividade comercial ou de transporte pelo período de 5 (cinco) anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

§2º Fica o transportador isento de penalidade de que trata o *caput,* quando receber, de boa fé, mercadoria para transporte com documento inidôneo, informação inexata ou falsa descrição, e nos casos em que o motorista não puder fazer a conferência da carga.

Art 38. Os artigos 157 e 180, do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 157. ……..

§1º Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial ou produto fruto de roubo de carga rodoviária, coisa que deve saber ser produto de crime:

§2º.....

III – se a vítima está em serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas e o agente conhece tal circunstancia.

.....

§4º Na mesma pena incorre o funcionário de empresa embarcadora ou transportadora de cargas que detém informações privilegiadas e facilita a prática delituosa." (NR)

.....

"Art. 180. .....……..……..

§7º Tratando-se de bens produto de crimes contra o serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas, aplica-se a pena do §1º. (NR)"

SEÇÃO XI

DA RENOVAÇÃO DE FROTA

Art 39. Para melhoria da segurança viária e sustentabilidade do meio ambiente, fica estabelecido o Plano Nacional de Renovação de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNRV-TRC.

§1º A idade máxima dos veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas será estabelecida pela ANTT, considerando:

I – tipos de produtos transportados;

II – tipos de serviço;

III – rotas e itinerários;

IV – distância percorrida;

V – categoria do transportador; e

VI – outros aspectos considerados relevantes.

§2º O Governo Federal, mediante convênios e ações conjuntas dos órgãos, bancos fomentadores de crédito, Ministério da Fazenda, Secretaria da Receita Federal, Secretarias de Fazenda Estaduais e do Distrito Federal, além de outros que julgar necessários, estabelecerá critérios para:

I – concessão de incentivos por meio de créditos de carbono, para a adoção de veículos modernos e de baixas emissões, bem como os movidos a combustíveis mais sustentáveis e menos poluentes;

II – plano de benefício para reciclagem de veículos de carga, podendo ser fiscais;

III – possibilidade de estipulação dos tipos e modelos de veículos de carga que farão parte do PNRV-TRC, devendo, para estes, os fabricantes e montadoras oferecerem condições especiais que deverão ser previamente conhecidas para que sejam validadas no âmbito do PNRV-TRC;

IV – estipulação de planos de crédito especiais para aquisição dos veículos mencionados no inciso III; e

V – outros aspectos julgados necessários.

§3º O transportador que aderir ao PNRV-TRC, quando da troca de veículo usado por novo, mesmo que com operações independentes de compra e venda, terá direito à redução em 50% (cinquenta por cento) na base de cálculo da receita com ganho de capital, referente à diferença entre o valor contábil e o valor efetivo da receita com a venda de seus veículos, para fins de apuração dos impostos e contribuições federais.

§4° Ao TAC e a ETPP que aderirem ao plano de renovação de frota serão reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP, COFINS e IPI para aquisição de veículos automotor de carga, implementos rodoviários, reboque e semirreboque de carga.

I - O TAC e a ETPP, para participar do programa de renovação da frota, deverão entregar seus veículos automotores de carga, implementos rodoviários, reboque e semirreboque de carga para reciclagem, conforme regulamento.

II - O benefício será concedido ao TAC e a ETPP a cada 5 (cinco) anos para cada veículo automotor de carga, implemento rodoviário, reboque e semirreboque adquirido, vedada a venda, alienação, empréstimo, arrendamento ou qualquer tipo transmissão de posse do bem adquirido.

III - As entidades sindicais que representam o TAC e a ETPP atuarão perante o agente financeiro, fabricantes e concessionárias como despachante do programa, responsável pela captação dos documentos do processo, prestação de informações sobre o programa, detalhamento dos requisitos para inscrição, estabelecimento de contatos necessários e orientação para o encaminhamento da documentação até a aquisição do bem.

SEÇÃO XII

DOS SERVIÇOS DE RASTREAMENTO E COMUNICAÇÃO

Art 40. Para fins de segurança, controle de jornada e mitigação dos riscos de acidentes, as montadoras e fabricantes de veículos automotores de carga, de computadores de bordo, de equipamentos de Registro Eletrônico de Jornadas de Trabalho em Veículos – REJ-V e de rastreadores ficam obrigados a disponibilizar as informações constantes no rastreamento, telemetria e computadores de bordo dos veículos, na forma e prazo estabelecidos em regulamento.

§1º Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, em conjunto com a ANTT, no prazo de até 12 (doze) meses da publicação desta Lei, a adoção das medidas indispensáveis à implantação do REJ-V, a regulamentação, a fiscalização, e a aplicação das penalidades adicionais por infrações às obrigações do registro de jornada de trabalho dos motoristas.

§2º As informações de que trata o *caput* serão disponibilizadas gratuitamente aos órgãos policiais e de fiscalização competentes.

SEÇÃO XIII

DAS INSPEÇÕES VEICULARES

Art 41. É obrigatória a inspeção de segurança veicular de todos os veículos e equipamentos rodoviários de carga, automotores ou não, anualmente para aqueles com 10 (dez) anos ou mais de fabricação, e a cada dois anos para aqueles com menos de 10 (dez) anos de fabricação, dispensados da inspeção aqueles com até 3 (três) anos de fabricação, nos termos de regulamentação da ANTT.

§1º Independentemente da inspeção de que trata o *caput*, é obrigação do expedidor de carga, quando do carregamento, examinar os veículos e equipamentos rodoviários, certificando-se das condições regulamentares de segurança e higiene que o transporte do produto exigir.

§2º A ANTT poderá celebrar termo de cooperação técnica com entidade sem fins lucrativos com vistas a promover a habilitação, fiscalização, coordenação e gerenciamento de pessoas jurídicas tecnicamente competentes para realizar a inspeção de que trata o *caput* deste artigo, podendo estabelecer regras de quantitativo de habilitações em função da demanda que garantam a isonomia, imparcialidade, equilíbrio econômico-financeiro e a qualidade dos serviços de inspeção oferecidos pelas pessoas jurídicas habilitadas.

§3º A inspeção de que trata o *caput* deste artigo será realizada conforme procedimentos técnicos estabelecidos pela ANTT, sendo obrigatório o registro informatizado de todos os itens e de todas as etapas da inspeção, incluindo filmagem e dados obtidos por equipamentos de inspeção.

§4º As inspeções para Certificado de Inspeção Veicular – CIV, ou Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos – CIPP, servirão de comprovante para cumprimento das exigências estabelecidas no *caput* deste artigo, sem prejuízo à regulamentação adicional da ANTT.

Art 42. É obrigatória a inspeção de segurança veicular anualmente, independente do ano de fabricação conforme estabelece o artigo anterior, de todos os veículos e equipamentos utilizados em transportes cuja carga ou descarga sejam feitos sob pressurização, dos veículos e equipamentos destinados ao transporte de cargas vivas e destinados ao transporte de produtos perigosos, nos termos de regulamentação da ANTT, sem prejuízo das normas de trânsito.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE RODOVIARIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Art 43. Entende-se por Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC – , toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser coberta por Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional – CRT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 44. O TRIC é aberto à exploração por pessoa jurídica, em regime de livre concorrência, pelas seguintes categorias e nas seguintes modalidades:

I – ETC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

II – OL, por conta de terceiros e mediante remuneração;

II – CTC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

III – TCP, em veículo próprio, sem remuneração.

§1° Para habilitar-se ao TRIC, a ETC deverá ser proprietária de frota com capacidade de transporte total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas e comprovar capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido na data de sua habilitação, renovação ou

recadastramento pela ANTT, de 440.000 (quatrocentos e quarenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES).

§2° Para habilitar-se ao TRIC, a CTC deverá comprovar propriedade ou posse dos veículos, próprios ou dos seus cooperados, com capacidade de transporte total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas e comprovar patrimônio líquido mínimo, exigido na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pela ANTT, de 440.000 (quatrocentos e quarenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES).

SEÇÃO I

DAS NORMAS VIGENTES PARA O TRIC

Art 45. O TRIC é regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT –, sendo adicionalmente regulado, no território brasileiro, por esta Lei e pelos regulamentos aduaneiros e de transporte vigentes.

Art 46. Os limites de peso e dimensionamento aplicáveis ao TRIC são exclusivamente os definidos no ATIT, nos acordos firmados pelo Subgrupo de Transporte – MERCOSUL (SGT-5), e aqueles definidos nos acordos bilaterais ou multilaterais dos quais o Brasil é signatário.

Art 47. É autorizado, dentro do território nacional, o transporte rodoviário de cargas destinadas à exportação ou provenientes de importação, por veículo brasileiro cadastrado no RNTRC, mesmo não habilitado ao transporte internacional, desde que o documento comprobatório do transporte seja emitido por ETC, OL ou CTC habilitada ao transporte internacional, obrigando-se a emissora do documento a cumprir requisitos obrigatórios previstos em regulamento da ANTT.

Parágrafo Único: O documento comprobatório do transporte de que trata o *caput* é o Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional – CRT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 48. Ao transportador habilitado ao TRIC é obrigatória, única e exclusivamente, a contratação dos seguros aplicáveis a esse tipo de transporte, nos termos do art. 13 do ATIT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 49. Sem prejuízo das demais obrigações previstas nesta Lei, durante o trânsito em território nacional, para o transporte rodoviário internacional, é obrigatório o porte dos seguintes documentos:

I) Certificado de seguro de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros de que trata o art. 13 do ATIT;

II) Cópia do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT);

III) Cópia da Nota Fiscal, que acompanha os produtos transportados;

IV) Outros documentos exigidos pela ANTT.

Parágrafo único. A ANTT terá acesso eletrônico gratuito às informações referentes ao seguro internacional, em formato e periodicidade a serem regulamentados pela Agência, ao Conhecimento Rodoviário Eletrônico Internacional (CE Rodoviário), e às informações do Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX - referente a transporte rodoviário internacional, ficando autorizada, para tanto, a celebrar convênios com outros órgãos públicos ou privados.

Art 50. Os veículos de carga habilitados ao TRIC deverão respeitar os seguintes limites de idade:

I – 20 (vinte) anos para os veículos automotores; e

II – 25 (vinte e cinco) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§1º A adequação da frota aos limites previstos no *caput* deverá ocorrer em até 10 (dez) anos a contar da data de publicação desta Lei.

§2º A partir de 10 (dez) anos da publicação desta Lei, o limite de idade para os veículos automotores de que trata o inciso I do *caput,* será reduzido na proporção de um ano para cada ano, até que seja atingida a idade limite de 15 (quinze) anos.

§3º No trecho de trânsito internacional efetuado dentro do território nacional, todos os veículos deverão respeitar o estabelecido neste artigo, independente do país de origem do veículo ou transportador.

Art 51. Fica instituída a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas - CATIC, que será presidida pela ANTT, incumbida do acompanhamento das Reuniões Bilaterais e Multilaterais no âmbito do Subgrupo de Transportes do MERCOSUL (SGT-5), e da Associação Latino Americana de Integração (ALADI), que se constituirá pelos seguintes membros:

I) 1 (um) membro representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

II) 1 (um) membro representante da Polícia Rodoviária Federal;

III) 1 (um) membro representante dos Despachantes Aduaneiros;

IV) 1 (um) membro representante da Receita Federal do Brasil;

V) 1 (um) membro de organização representativa das Empresas de Transporte Internacional de Cargas, indicado pela Confederação Nacional da Categoria;

VI) 1 (um) membro de organização representativa dos Transportadores Autônomos, atuante no TRIC, indicado pela Confederação Nacional da Categoria; e

VII) 1 (um) membro de organização nacional representativa das Cooperativas de Transporte de Cargas, atuante no TRIC, indicado pela Confederação Nacional da Categoria

§1º O funcionamento da comissão de que trata este artigo deverá ser regulamentado pela ANTT.

§2º A participação nas atividades da comissão de que trata este artigo será considerada função relevante, não remunerada.

§3º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros da comissão de que trata este artigo correrão à conta das dotações das entidades e instituições por eles representadas.

SEÇÃO II

DAS ADUANAS E OPERAÇÃO DE EMPRESAS

NO TRIC

Art 52. Nas licitações que envolvam permissão ou concessão para exploração das atividades desenvolvidas dentro de estações aduaneiras, situadas em fronteiras secas, observar-se-á, obrigatoriamente, como critério objetivo do contrato administrativo, o trinômio eficiência-estrutura-tarifa.

Parágrafo Único. Independente da nacionalidade, as empresas estrangeiras que exploram os serviços objeto deste artigo deverão, obrigatoriamente, adequar-se às normas e condições básicas de transporte ajustadas, priorizando a celeridade de processos e fluidez do tráfego, observando as necessidades de infraestrutura para estacionamento gratuito dos veículos e boas condições sanitárias e de segurança para os motoristas.

Art 53. Para operar em território nacional, as empresas de transporte internacional com sede fora do Brasil deverão ser cadastradas na ANTT, nos termos de regulamento.

§1º As empresas que operam no TRIC somente poderão agregar veículos na proporção de 3 (três) veículos agregados para cada veículo de frota própria, respondendo por esses veículos como se fossem próprios, quando em viagens internacionais dentro do território brasileiro.

§2º No caso de subcontratação, a responsabilidade civil de danos à carga será da empresa emissora do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT) ou do Manifesto Internacional de Carga (MIC/DTA), conforme aplicável em cada caso, não dispensando o proprietário do veículo ou transportadora subcontratada dos deveres solidários e da responsabilidade direta, quando for o caso.

§3º A ANTT poderá regulamentar outras obrigações para a manutenção do cadastro do transportador internacional de cargas.

Art 54. Em casos de inoperância das aduanas situadas no Brasil, fica assegurado às empresas nacionais habilitadas ao TRIC o direito à liberação imediata da carga, ficando a empresa de transporte e o contratante, exportador ou importador, responsáveis pela apresentação da respectiva documentação, no prazo de 7 (sete) dias corridos, a partir do efetivo retorno em operação da aduana.

§1º O contratante do transporte, juntamente com o importador ou exportador brasileiro, ficam solidariamente responsáveis por qualquer documentação em desacordo com a legislação em vigor, respondendo cada um, na proporção de seu dolo ou culpa, como devedor solidário em caso de autuações e multas sobre a operação.

§2º Opcionalmente, os signatários referidos neste artigo poderão apresentar a documentação obrigatória na Secretaria da Receita Federal de seu domicílio.

§3º O descumprimento de qualquer obrigação documental de que trata o *caput*, sujeitará os infratores às penalidades previstas em Lei, além da suspensão da autorização para exportação ou transporte internacional, conforme o caso, até a efetiva regularização da documentação obrigatória.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS – PP

Art 55. Sem prejuízo do disposto nas normas específicas de cada produto, o transporte rodoviário de produtos perigosos rege-se pelos artigos deste Capítulo, pelas normas internacionais ratificadas pelo Brasil e pelo disposto em regulamento da ANTT.

Art 56. Define-se como Produto Perigoso – PP - aquele que representa risco para a saúde humana, para a segurança pública, ou para o meio ambiente.

§1º Para os efeitos desta Lei, é produto perigoso o relacionado em regulamento da ANTT.

§2º No transporte de produto explosivo e de substância radioativa, serão observadas, também, as normas específicas do Ministério do Exército e da Comissão Nacional de Energia Nuclear, respectivamente.

Art 57. O transporte rodoviário de produtos perigosos, realizado pelas Forças Armadas, obedecerá à legislação específica.

Art 58. Sem prejuízo das exigências previstas no art. 4° desta Lei, para a inscrição no RNTRC, fica o interessado em transportar produtos perigosos por via rodoviária, independentemente de sua categoria, obrigado à comprovação e entrega de documentação específica contida nos incisos abaixo:

I – manter RT com experiência em produtos perigosos, por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

II – possuir apólice de seguro com valor compatível com seus transportes, para danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes, nos termos da legislação vigente, que dentre outras coberturas deverá garantir a limpeza, remoção, destinação e destruição dos resíduos em caso de sinistros;

III – dispor de equipe técnica ou ter contrato com empresa especializada em atendimento a emergências com produtos perigosos; e

IV – o TCP que transporte produto perigoso deverá comprovar capital social mínimo, subscrito e integralizado, de:

a) 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir até 5 (cinco) veículos; e

b) 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir acima de 5 (cinco) veículos.

SEÇÃO I

DOS VEÍCULOS E DOS EQUIPAMENTOS USADOS EM TRANSPORTE DE PP

Art 59. Os transportes rodoviários de produtos perigosos somente poderão ser realizados por veículos cuja idade máxima seja:

I – 15 (quinze) anos para veículos automotores; e

II – 20 (vinte) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§1º A adequação da frota aos limites previstos no *caput* deverá ocorrer em até 5 (cinco) anos a contar da data de publicação desta Lei.

§2º A partir de 5 (cinco) anos da publicação desta Lei, os limites de idade que trata o *caput* serão reduzidos na proporção de um ano a cada ano, até que seja atingida a idade máxima de 10 (dez) anos para veículos automotores e de 15 (quinze) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§3º Excepcionalmente, o transporte de PP poderá ser realizado com implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga acima da idade máxima estipulada neste artigo, até o limite de 15 (quinze) anos a mais, desde que possua autorização especial do órgão competente ou sua acreditada, devendo para isto ter sido aprovado em inspeção especial, a ser regulamentada pelo INMETRO.

Art 60. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamentos de rastreamento com intervalo máximo de posição a cada 10 (dez) minutos.

§1º Não poderá haver interrupção de posicionamento em intervalo maior que 30 (trinta) minutos, salvo em caso de defeito no equipamento ou quando o veículo estiver em área comprovadamente não monitorada;

§2º As informações referentes às posições, deverão ser mantidas por prazo mínimo de 90 (noventa) dias.

§3º As informações referentes às posições, deverão ser enviadas à ANTT conforme regulamento.

Art 61. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamento de telemetria, cujos requisitos técnicos serão definidos em regulamento, podendo ser integrado com o rastreador.

§1º Os veículos que possuam computador de bordo de série, que satisfaçam aos quesitos técnicos definidos em regulamento, ficam dispensados da instalação do equipamento objeto do *caput* deste artigo.

§2º A adequação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser feita em 5 (cinco) anos a contados da publicação desta Lei.

§3º As informações de registro obrigatório, modelo e prazo, bem como os intervalos e de envio obrigatório, serão regulamentadas pela ANTT.

SEÇÃO II

DAS RESPONSABILIDADES DO FABRICANTE, DO REFABRICADOR, DO RECONDICIONADOR E DO IMPORTADOR DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS PARA TRANSPORTE DE PP

Art 62. Os fabricantes, refabricadores e recondicionadores de equipamento destinado ao transporte de produtos perigosos respondem, penal e civilmente, por sua qualidade e adequação ao fim a que se destinam.

Art 63. Cumpre ao fabricante, refabricador ou recondicionador atender os requisitos estabelecidos pela autoridade competente, quer seja na construção, montagem ou modificação dos equipamentos e implementos, e, em caso de fiscalização em transportador dos quais for fornecedor, entregar à autoridade competente as informações solicitadas.

SEÇÃO III

DAS SITUAÇÕES DE RISCO E INFRAÇÕES NA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE DE PP

Art 64. Observada qualquer infração ao que preceitua esta Lei, que configure situação de grave e iminente risco à integridade física de pessoas, à segurança pública ou ao meio ambiente, a autoridade com circunscrição sobre a via deve reter o veículo, liberando-o depois de sanada a irregularidade, podendo, se necessário, determinar:

I – a remoção do veículo para local seguro, podendo autorizar o seu deslocamento para local onde possa ser corrigida a irregularidade;

II – o descarregamento, a transferência dos produtos para local seguro, ou o transbordo para outro veículo adequado; e

III – a eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição, sob a orientação do fabricante ou do importador dos produtos e, quando possível, com a presença do representante da seguradora.

§1º Caso a situação não se configure como de grave e iminente risco, a autoridade competente deve autuar o infrator e liberar o veículo para continuidade do transporte.

§2º As providências de que trata o presente artigo serão adotadas em função do grau e da natureza do risco, mediante avaliação técnica e, sempre que possível, com o acompanhamento do fabricante ou importador dos produtos, expedidor, transportador, contratante do transporte, representante da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros, e de órgão do meio ambiente.

§3º Enquanto retido, o veículo permanecerá sob a guarda da autoridade com circunscrição sobre a via, sem prejuízo da responsabilidade do transportador pelos fatos que deram origem à retenção.

SEÇÃO IV

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PP

Art 65. O transporte rodoviário internacional de produtos perigosos, em território nacional, reger-se-á com base nesta Lei, observadas, no que couber, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil.

Parágrafo único. Sem prejuízo do estipulado nesta Lei, a ANTT poderá regulamentar outras obrigações no transporte internacional de produtos perigosos em território nacional.

Art 66. As Empresas de Transporte Internacional, com sede fora do Brasil, quando transportando PP em território nacional, deverão igualmente seguir o estipulado nesta Lei e demais regulamentações brasileiras.

SEÇÃO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

Art 67. Compete à ANTT, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de produtos perigosos.

Art 68. A ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização do Capítulo III desta Lei, bem como de outras obrigações acessórias para obtenção das autorizações às Empresas de Transporte, e demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidos no transporte de produtos perigosos.

Parágrafo único. A fiscalização da observância das normas referentes às operações de transporte terrestre de produtos perigosos incumbe à ANTT, sem prejuízo da competência da Polícia Rodoviária Federal e dos demais órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via por onde transite o veículo transportador.

Art 69. Sem prejuízo do cumprimento das legislações de cada Unidade Federada, se a empresa de transportes obtiver permissão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA – para transporte de produto perigoso em território brasileiro, fica dispensada da obrigatoriedade da permissão para cada Estado, Distrito Federal e Município.

Art 70. Na aplicação do disposto nesta Lei no que se refere a produtos perigosos, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

CAPÍTULO IV

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art 71. As infrações ao disposto nesta Lei serão punidas com as seguintes penalidades e medidas administrativas:

I – Penalidades:

a) advertência;

b) multa;

c) suspensão do RNTRC;

d) cancelamento do RNTRC;

e) suspensão do cadastro único do MTRC;

f) cancelamento do cadastro único do MTRC.

II – Medidas administrativas:

a) retenção do veículo;

b) recolhimento do documento do RNTRC;

c) recolhimento do documento do cadastro único do MTRC;

d) remoção do veículo;

e) descarregamento, transferência e transbordo de carga;

f) eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição.

§1º O cometimento de duas ou mais infrações ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente.

§2º A aplicação das penalidades estabelecidas nesta Lei não exclui a aplicação de outras previstas em legislação específica ou em regulamento da ANTT, nem exonera o infrator das cominações civis e penais cabíveis.

§3º No caso de reincidência na mesma infração, no período de doze meses, aplicar-se-á a penalidade multiplicada pela quantidade de reincidências, conforme regulamentação da ANTT.

§4º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente se considerado inconsistente, irregular ou se, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, não for expedida a notificação da autuação, nos termos de regulamento.

§5º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado inconsistente em caso de autuações por evasão de fiscalização ou excesso de peso, sem a devida comprovação fotográfica.

§6º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, na forma regulamentada pela ANTT, o infrator será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

Art 72. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I – gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 500 DES;

II – grave, punida com multa de valor correspondente a 250 DES;

III – média, punida com multa de valor correspondente a 100 DES;

IV – leve, punida com multa de valor correspondente a 50 DES.

Parágrafo único. Infrações de gravidade média e leve, não havendo reincidência no período de 12 (doze) meses, poderão ser substituídas por advertência, nos termos de regulamento.

Art 73. A ANTT disporá em regulamento sobre as infrações ao disposto nesta Lei e em seus regulamentos, especificando as possíveis infrações e seus autores, as medidas administrativas aplicáveis bem como a gravidade da conduta, nos termos do artigo anterior.

Art 74. Os agentes da fiscalização da ANTT terão livre acesso aos documentos e dependências do contratante do serviço de transporte, do expedidor, do recebedor, do

destinatário, da GRTR, da ETC, do OL, do TAC, da ETPP, da CTC, da TCP, da EAE e da OEF, no que se fizer necessário para a fiscalização do cumprimento desta Lei e seus regulamentos.

Parágrafo único. Também estão sujeitas ao disposto no *caput* as empresas e os veículos de transporte rodoviário de passageiros que transportarem cargas, nos termos §3º do art. 2º.

CAPÍTULO V

DA RESPONSABILIDADE SUBSIDÍARIA NO TRANSPORTE DE CARGAS

Art 75. Além dos nomeados nos artigos 3º e 4º desta Lei, também são responsáveis subsidiários pelo cumprimento desta Lei, no que a cada um compete, e que determina este artigo, as seguintes categorias:

I – Contratante: pessoa física ou jurídica contratualmente responsável pelo pagamento direto do frete ao Transportador, para prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas e serviços correlatos;

II – Expedidor: pessoa física ou jurídica que entrega a carga, de propriedade sua ou de outrem, ao transportador para efetuar o serviço de transporte, sendo, no caso de subcontratação ou redespacho, considerado como expedidor o transportador que entrega a carga para que outro transportador efetue o serviço de transporte;

III – Consignatário: pessoa física ou jurídica que tem a guarda temporária de mercadoria de propriedade de outrem, para armazenagem temporária ou comércio;

IV – Subcontratante: ETC, OL ou CTC que contrata outro transportador para realização do transporte de cargas para o qual fora contratado;

V – Subcontratado: transportador que foi contratado por outro para realização do transporte de cargas para o qual o primeiro fora contratado;

VI – Recebedor: aquele que recebe a carga do transportador, podendo ser o destinatário ou não.

§1º Os sujeitos nomeados nos incisos II e IV deste artigo, e também a OEF, são corresponsáveis pela verificação da documentação prevista no artigo 11 desta Lei.

§2º Os sujeitos nomeados nos incisos I, II, III, IV, e VI deste artigo, e também a OEF, são corresponsáveis pela estadia de que trata esta Lei.

§ 3º A OEF é adicionalmente corresponsável pelo pagamento dos serviços de transporte e demais taxas e adicionais do contrato de serviço, em relação às operações por ela organizadas, ou das quais fez corretagem.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 76. Os valores referentes a taxas, impostos e contribuições que estiverem destacados no documento fiscal de transportes por substituição tributária, não serão considerados receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirão base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem serão integrados à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Parágrafo único. O valor do pedágio, quando destacado no documento fiscal, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem será integrado à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Art 77. A transporte rodoviário realizado em veículo autônomo, ou seja, sem motorista, obedecerá a legislação específica, a ser definida em regulamento.

Art 78. Para fins de redução de acidentes através do aprendizado, ficam as comissões instituídas no Decreto 5.098, de 2004, obrigadas a investigar acidentes ocorridos em via pública, quando houver contaminação ambiental ou resultar em fatalidade ou letalidade.

§1° Caberá à comissão com jurisdição sobre o local do acidente a investigação dos fatos e o envio do relatório final à ANTT.

§2° A ANTT definirá em regulamento as obrigações, o modelo de relatório, e o prazo para apresentação.

Art 79. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 7º .....

.....

Parágrafo único. Para todos os fins, são considerados órgãos executivos rodoviários da União, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com circunscrição sobre as rodovias federais concedidas, e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, para as demais rodovias federais." (NR)

.....

"Art. 10. .....

.....

XXVI - 1 (um) representante do Ministério do Trabalho e Emprego.

XXVII - 1 (um) representante da Câmara dos Deputados, designado pela Comissão de Viação e Transportes.

XXVIII - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

XXIX - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios.

XXX - 1 (um) representante da Polícia Rodoviária Federal.

....." (NR)

.....

"Art. 12. .....

.....

XVI – representar o Brasil em congressos ou reuniões internacionais, por meio do Presidente ou Conselheiro designado pelo Colegiado." (NR)

"Art. 13. .....

.....

§3º As Câmaras Temáticas serão coordenadas por Conselheiros do CONTRAN e respectivos suplentes, eleitos por este Colegiado, para mandato fixo, nos termos de regulamento.

....." (NR)

.....

"Art. 28-A. Fica permitida a utilização de veículos semiautônomos em áreas e vias particulares sem acesso à circulação pública, respeitadas as normas de segurança do veículo."

.....

"Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, Autorização Especial de Trânsito – AET –, por viagem ou com validade determinada, devendo ser atendidas as medidas de segurança considerada necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§1º Quando se tratar de autorização por viagem, a mesma será concedida mediante requerimento, que especificará as características do veículo ou combinação de veículos de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§2º O CONTRAN regulamentará o regime especial de AET para combinação de grupo de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, que não se enquadrem nos limites de peso e dimensões estabelecidos, isentando a obrigatoriedade de AET por viagem e por veículo, quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, além de veículos de mesmas características, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§3º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, com limites de peso bruto total combinado (PBTC) acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo e nas capacidades técnicas determinadas pelos fabricantes, e nas dimensões estabelecidas pelo CONTRAN, a AET será válida pelo prazo máximo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, e será concedida pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, condicionada à apresentação, pelo interessado, de estudos técnicos de desempenho mecânico e estrutural elaborados por empresas credenciadas junto ao respectivo órgão ou entidade, conforme critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§4º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, com limites de PBTC acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, com comprimento máximo de 26 (vinte e seis) metros, será concedida AET para tráfego diuturno em rodovias de pista simples com duplo sentido de direção, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§5º A concessão de AET não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos possa causar à via ou a terceiros.

§6º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões, com peso bruto total (PBT) ou total combinado (PBTC) até 108 (cento e oito) toneladas, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, AET com prazo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§7º Para a concessão da AET somente poderá ser cobrada a taxa de expedição, sendo vedada a cobrança de qualquer valor adicional, a qualquer título.

§8º Fica dispensada a obrigatoriedade de apresentação do estudo de viabilidade para a obtenção de AET, quando for utilizado o reboque ou semirreboque constituído por módulos hidráulicos, com eixos direcionais e com oito pneus cada, com distância entre eixos igual ou maior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), com peso de até doze toneladas por eixo, para o transporte de cargas indivisíveis, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§9º Para combinações de veículos de carga com PBTC de até 57 (cinquenta e sete) toneladas, que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, não será obrigatório o uso de veículo com tração dupla 6 x 4 (seis por quatro).

§10. No transporte de veículos e máquinas, fica dispensada a obrigatoriedade de AET quando as dimensões do conjunto não excederem 23 (vinte e três) metros de comprimento e 4,95 (quatro e noventa e cinco) metros de altura, exceto se o conjunto apresentar excesso lateral.

§11. Será de responsabilidade do proprietário e do condutor do veículo ou da combinação de veículos a observância da compatibilidade de suas dimensões com as dimensões das obras de arte no percurso." (NR)

.....

"Art. 104. .....

.....

§ 8º A classificação dos veículos envolvidos em acidente de trânsito, no que concerne à monta dos danos, será realizada por Instituição Técnica Licenciada ou por Entidade Pública ou Paraestatal, nos termos de regulamentação do CONTRAN." (NR)

"Art. 261. .....

.....

§12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, o limite de 20 (vinte) pontos, previsto no inciso I do *caput*, será estendido para:

I – 25 (vinte e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de duas infrações gravíssimas;

II – 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não conste mais de uma infração gravíssima;

III – 35 (trinta e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não conste infração gravíssima; e

IV – 40 (quarenta) pontos, desde que na referida pontuação não conste qualquer infração grave ou gravíssima." (NR)

.....

"ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

VEÍCULO SEMIAUTÔNOMO – veículo dotado de sistema de automação capaz de controlar autonomamente suas funções básicas, não prescindindo da presença de condutor habilitado de prontidão ao volante.

....." (NR)

Art 80. Para os fins do disposto no art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho — CLT, aprovada pelo decreto 5.452, de 1º de maio de 1943, excetuam-se da base de cálculo para apuração dos cargos legalmente reservados e do número de aprendizes a serem contratos os motoristas empregados da ETC, OL, ETPP, CTC e TCP.

Art 81. O prazo para cumprimento das obrigações de cadastro e renovação do RNTRC que trata esta Lei será de 1 (um) ano contados da data de sua publicação, de forma escalonada por categoria, nos termos de cronograma a ser definido em regulamento da ANTT.

Parágrafo único: A ANTT terá o prazo de 1 (um) ano para definir as obrigações referidas no *caput* deste artigo.

Art 82. As multas emitidas pela ANTT até a data de publicação desta Lei, referentes à evasão de fiscalização, ficam convertidas em advertência.

Art 83. Os arts. 10 e 11 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 10..... .....

.....

§1º O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

§2º Nos locais onde não houver manifesto interesse da iniciativa privada na implantação de locais de espera, pontos de parada e descanso, o poder público com jurisdição sobre a via deverá priorizar a construção de estrutura pública de apoio aos motoristas. (NR)

Art.11.....

.....

§3º O poder público competente deverá vistoriar e cadastrar os estabelecimentos existentes nas vias que poderão ser reconhecidos como ponto de parada e descanso.(NR)"

Art 84. Fica instituída a Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas – CP-TRC, com o objetivo consultivo de suporte ao Governo Federal para melhoria e sustentabilidade do setor de transporte rodoviário de cargas, através de estudos técnicos e da colaboração dos participantes do setor.

§1º CP-TRC estará sob coordenação do Ministério dos Transportes, e poderá realizar ações, atividades e projetos formulados e executados de forma participativa e integrada pelo Ministério dos Transportes, representantes do setor de transporte rodoviário de cargas e usuários deste serviço.

§2º O prazo de instalação da CP-TRC será de 6 (seis) meses, a contar da data de publicação desta Lei.

§3º Caberá à CP-TRC:

I - elaborar e manter constante atualização de planilhas de custo orientativa por área de transporte;

II – sugerir melhoria para aperfeiçoamento técnico e operacional do setor de TRC;

III – colaborar nos estudos de concessões, permissões e outorgas na área de infra-estrutura do setor de TRC, inclusive de implantação e precificação de pedágios;

IV – fiscalizar a administração, precificação e manutenção do bem público no setor de TRC privatizado, sob permissão, concessão ou outorga.

§4° A CP-TRC terá a seguinte composição:

I - um representante e um suplente de cada Ministério a seguir indicado:

a) dos Transportes, que a coordenará;

b) das Cidades;

c) do Trabalho e Emprego; e

d) da Justiça.

II - um representante e um suplente de cada instituição a seguir indicada:

a) ANTT;

b) Confederação Nacional do Transporte - CNT;

c) Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos – CNTA; e

d) Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB.

III – até quatro representantes de entidades representativas dos usuários de transporte rodoviário de cargas.

§5º Os representantes de que tratam os incisos I e II do § 4° deste artigo, e seus respectivos suplentes, serão indicados pelos titulares dos Ministérios e instituições representadas.

§6º Caberá ao Ministério dos Transportes a indicação das entidades representativas de que trata o inciso III do §4° deste artigo, e a cada entidade nomear seus representantes e suplentes.

§7º A participação nas atividades da CP-TRC será considerada função relevante, não remunerada.

§8º O Ministério dos Transportes poderá, excepcionalmente, convidar outros representantes de órgãos públicos e entidades privadas, com finalidade orientativa.

§9º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros na CP-TRC correrão por conta das dotações dos Ministérios, instituições e segmentos representados.

§10° Caberá ao Ministério dos Transportes a regulamentação do funcionamento da CP-TRC.

Art 85. Os veículos automotores de carga e implementos rodoviários inscritos no RNTRC deverão adequar-se ao sistema de identificação veicular estabelecido por meio do acordo internacional do MERCOSUL do qual o Brasil seja signatário, na forma e prazo previstos neste acordo, obedecendo as especificações complementares do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, tendo o Sistema Integrado de Informações de Segurança do MERCOSUL – SISME/INFOSEG como sistema de consultas e de intercâmbio de informações sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes.

Parágrafo Único. A ANTT deverá divulgar, em até 60 dias, cronograma a fim de viabilizar o cumprimento do *caput* deste artigo em até um ano, a partis da publicação desta Lei

Art 86. É obrigatória a identificação eletrônica do veículo automotor de carga e implemento rodoviário inscrito no RNTRC, na forma a ser estabelecida pela ANTT, mediante instalação de Dispositivo de Identificação Eletrônica – DIE, cabendo ao Transportador:

I – adquirir o DIE, que é único e exclusivo por veículo automotor de carga e por implemento rodoviário;

II – providenciar a instalação do DIE, mediante agendamento, em pontos habilitados pela ANTT;

III – garantir a manutenção do DIE, assegurando sua inviolabilidade e adequado funcionamento;

IV – substituir, imediatamente, o DIE, em caso de inutilização ou mal funcionamento, seja qual for o motivo.

§1º Em caso de problemas técnicos no dispositivo por defeitos de fabricação ou baixa resistência, a substituição de que trata o inciso IV deste artigo será feita pelo fornecedor do dispositivo sem ônus para o transportador.

§2º O DIE poderá estar integrado nas placas veiculares no padrão do MERCOSUL, dispensando assim o uso do lacre de segurança, conforme previsto no § 9º do art. 115 da Lei 9.503, de 1997.

Art 87. Será cassada a eficácia da inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ –, do posto revendedor de combustíveis automotivos que utilizar qualquer dispositivo mecânico ou eletrônico, acionado por controle remoto ou não, que acarrete o fornecimento ao consumidor de volume de combustível diverso do indicado na bomba medidora, observadas as variações volumétricas permitidas pelo órgão metrológico competente.

Parágrafo único. Também será cassada a eficácia da inscrição do posto revendedor que utilizar qualquer dispositivo que acarrete, na totalização do valor cobrado do consumidor, preço diverso do indicado na bomba medidora.

Art 88. Será cassada a eficácia da inscrição no CNPJ, do estabelecimento que adquirir, distribuir, transportar, estocar, vender ou revender derivados de petróleo, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, em desconformidade com as especificações estabelecidas pelo órgão regulador.

Art 89. As infrações referidas no art. 87 desta Lei serão apuradas na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal e comprovadas por meio de laudo elaborado pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia ou órgão delegado integrante da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – RBMLQ-I.

Art 90. As desconformidades referidas no artigo 88 desta lei serão apuradas na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal e comprovadas por meio da utilização de marcadores físicos e químicos aplicáveis no combustível e derivados, garantindo a rastreabilidade e integridade do produto comercializado em todas as etapas da cadeia produtiva até o consumidor final, mediante regulamentação a ser produzida pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia ou órgão delegado integrante da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – RBMLQ-I.

Art 91. A cassação da eficácia da inscrição, previstas nos artigos 87 e 88 desta Lei, implicará ao estabelecimento e empresa penalizados o impedimento de requerer nova inscrição no CNPJ no mesmo ramo de atividade pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da cassação.

Art 92. A cassação da eficácia da inscrição, previstas nos artigos 87 e 88 desta Lei, implicará aos sócios do estabelecimento e empresa penalizados, pessoas físicas ou jurídicas, o impedimento de exercerem o mesmo ramo de atividade, mesmo que em estabelecimento distinto daquele, pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da cassação.

Art 93. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos que já exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas a inscrição no RNTRC e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

Art 94. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 284, de 28 de fevereiro de 1967; o Decreto-Lei nº 1.438, de 26 dezembro de 1975; o Decreto-Lei nº 1.582, de 17 de novembro de 1977; a Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984; a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001; a Lei n° 11.442, de 5 de janeiro de 2007; e a Lei nº 12.667, de 15 de junho de 2012.

Sala das Comissões, em de de 201 .

Deputado NELSON MARQUEZELLI
Relator

COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO

Durante a discussão do parecer e do substitutivo ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, na reunião da Comissão Especial ocorrida em 19/12/2017, foi acordada, diante da contribuição dos Parlamentares, a realização dos seguintes ajustes no texto do Substitutivo por mim apresentado, quais sejam:

1) Ajuste na redação do *caput* do art. 19, para estabelecer a possibilidade de acordos diretos relacionados às condições do contrato de transporte entre contratante e contratado, "cuja validade exige homologação nos sindicatos das categorias envolvidas". Mantém-se a possibilidade de acordos entre os sindicatos das categorias envolvidas;

2) Exclusão do Operador Logístico – OL – das categorias passíveis de realizar o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC –, mediante a retirada do inciso II do art. 44 e da citação ao OL no art. 47;

3) Retirada, por meio de alteração no *caput* do art. 42, da obrigatoriedade de inspeção anual para os veículos destinados ao transporte de carga viva, os quais estavam sendo equiparados a veículos que realizam recarga pressurizada e transporte de produtos perigosos;

4) Retirada do art. 77, que tratava de veículos autônomos;

5) Retirada de alterações no Código de Trânsito Brasileiro – CTB –, representadas por modificações no art. 7º e no Anexo I do Código, bem como da inclusão do art. 28-A no CTB (Emendas nºs 15 e 17);

6) Remissão dos dispositivos que tratam de combustíveis à regulamentação da Agência Nacional do Petróleo – ANP. Atuais arts. 88 e 89 do Substitutivo;

7) Aprovação da Emenda de nº 1, que propõe a retirada da expressão "em regime de livre concorrência" do *caput* do art. 2º;

8) Transportador autônomo de cargas poderá possuir entre um e três veículos automotores de carga, nos termos do inciso I do art. 3º (Emenda nº 2);

9) Inclusão de § 2º ao art. 6º, tratando do cadastro simplificado na ANTT, para os produtores rurais e cooperativas agropecuárias que exerçam transporte de carga própria;

10) Inclusão, nas alíneas “e” e “f” do inciso II do § 4º do art. 83 do Substitutivo, da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT – e da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística – CNTTL, como integrantes da Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas – CP-TRC; e

11) Alteração no inciso IV do art. 27, para retirar a limitação de que os volumes tenham até 20 (vinte) kg.

Considerando as alterações descritas, verificou-se que as Emendas de nºs 1, 2, 15 e 17, antes consideradas rejeitadas, passaram a ser aprovadas nos termos do texto aprovado.

Assim, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e não implicação orçamentária e financeira das Emendas ao Substitutivo do Relator.

Quanto ao mérito, o voto é pela **REJEIÇÃO** das Emendas nºs: 3, 4, 5, 6, 9, 11, 14, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 75, 77, 78, 80, 82, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 132, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 142, 144, 145, 146, 148, 149, 150 e 151.

E pela **APROVAÇÃO** das Emendas ao Substitutivo do Relator nºs: 1, 2, 7, 8, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 24, 28, 34, 41, 42, 44, 46, 47, 51, 52, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 89, 91, 93, 102, 106, 108, 110, 115, 128, 131, 133, 137, 141, 143 e 147, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 19 de dezembro de 2017.

Deputado NELSON MARQUEZELLI
Relator

3º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.860, de 2016.

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º. Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC – em vias públicas, os mecanismos e a responsabilidade nas operações de transporte, e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL

Art 2º. O TRC é atividade de natureza comercial, aberto à exploração por pessoa física ou jurídica, nas seguintes modalidades:

I – por conta de terceiros e mediante remuneração;

II – de carga própria, em veículo próprio, sem remuneração.

§1º Entende-se como carga própria aquela que se destine exclusivamente a consumo próprio do transportador, ou de sua controladora ou controlada, bem como a distribuição dos produtos por eles produzidos ou comercializados.

§2º Em qualquer modalidade, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, em categoria específica que terá validade de 3 (três) anos.

§3° As empresas de transporte rodoviário de passageiros, para realizar o transporte de cargas comerciais em seus veículos, deverão atender aos requisitos de documentação e seguros de carga previstos nesta Lei, nos termos de regulamentação da ANTT.

SEÇÃO I

DAS CATEGORIAS

Art 3º. São categorias econômicas do TRC:

I – Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que exerce habitualmente atividade profissional de transporte rodoviário de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária, em qualquer caso, de no mínimo 1 (um) e no máximo 3 (três) veículos automotores de carga, registrados no órgão de trânsito na categoria “aluguel”;

II – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

III – Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, sociedade cooperativa na forma da Lei constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerça atividade de transporte rodoviário de cargas. As demais categorias previstas neste artigo que aderirem à CTC perderão o seu RNTRC passando a utilizar exclusivamente o registro RNTRC da cooperativa. A ETC que associar-se fica proibida de mudar de categoria pelo prazo de no mínimo 12 meses. Após esse prazo, fica permitida nova mudança, desde que não haja débitos no CNPJ e/ou do CPF dos sócios vinculados àquela ETC nos últimos 24 meses, conforme regulamentação da ANTT.

IV – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 1 (um) automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

V – Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP, pessoa física ou jurídica que exerça, em veículo próprio, registrado na categoria “particular”, a atividade de transporte de carga própria;

VI – Operador Logístico – OL, pessoa jurídica que tenha o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica, prestando serviços logísticos, tais como transporte, armazenagem e gerenciamento de estoques, inclusive por meio de multimodalidade, diretamente ou por intermédio de terceiros, e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”.

VII – Empresa de Transporte de Valores – ETV, pessoa jurídica constituída na forma de lei específica, autorizada pela Polícia Federal a transportar numerários e valores.

§1° Na ETPP, fica proibida a participação como sócio de pessoa física ou jurídica que participe de capital em outra empresa inscrita no RNTRC, de pessoa jurídica com sede no Exterior, mesmo que tenha filial, sucursal, agência ou representação no País, bem como de pessoa jurídica constituída sob a forma de sociedades por ações.

§2° A ETV será regulamentada pela ANTT quanto aos mecanismos de operação e as obrigatoriedades para cadastramento, bem como a sobre as despesas em relação a apólices de seguros.

§3º Para os fins desta Lei, equipara-se, no que couber, a ETPP ao TAC.

Art 4º. São categorias complementares do TRC:

I – Motorista de Transporte Rodoviário de Cargas – MTRC, motorista profissional empregado, autorizado pela ANTT a dirigir veículo de carga;

II – Responsável Técnico – RT, profissional com formação ou experiência técnica em transportes, que responde pela observância de programa interno de segurança, adequação e manutenção de veículos, equipamentos e instalações, bem como pela qualificação e treinamento profissional dos motoristas e de prestadores de serviço na área de transporte rodoviário de cargas;

III – Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário – GRTR, pessoa jurídica que assume o gerenciamento e monitoramento dos riscos durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta e armazenamento até a entrega, com objetivo de mitigar desvios, acidentes, furtos e roubos da carga e do veículo;

IV – Empresa de Atendimento a Emergências – EAE, pessoa jurídica que assume o gerenciamento, monitoramento, atendimento emergencial e pós-emergencial no caso de acidentes com produtos perigosos e contaminantes durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, com objetivo de mitigar as consequências danosas ao meio ambiente e às pessoas, respondendo junto ao transportador e órgãos públicos pelos atendimentos às emergências por ela assumidos.

V – Instituição de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete – IPEF, pessoa jurídica que, por sua conta e risco, provê meio de pagamento eletrônico de frete, não podendo atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico nem possuir vinculação societária, direta ou indireta, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia, e emitentes de documento de transporte;

VI – Empresa de Vale-Pedágio – EVP, pessoa jurídica responsável por disponibilizar, divulgar e comercializar, em âmbito nacional, o Vale-Pedágio obrigatório de que trata a Lei, e disponibilizar e instalar os programas de computador, aplicativos e equipamentos necessários à operação de sistema automatizado;

VII – Operadora Eletrônica de Frete – OEF, pessoa jurídica responsável por intermediar serviços de transporte entre contratantes, transportadores autônomos, empresas e cooperativas de transporte, por meio de plataforma tecnológica.

Parágrafo Único. Caberá à ANTT a definição de estrutura curricular mínima dos cursos de formação, ou a forma de comprovação de experiência técnica, para o exercício da função de Responsável Técnico bem como a regulamentação para cada categoria relacionada neste artigo.

Art 5º. A ANTT deverá disponibilizar, sem custo, o acesso aos sistemas de informações do RNTRC aos poderes de Polícia de trânsito.

SEÇÃO II

DA INSCRIÇÃO, DA SUSPENSÃO E DO CANCELAMENTO DO RNTRC

Art 6º. A ANTT estabelecerá os requisitos específicos para a inscrição no RNTRC, bem como sua validade, renovação, cancelamento e impedimento, de acordo com a categoria a que se referem aos artigos 3º e 4°, inclusive quanto à demonstração de capacidade financeira.

§ 1º A ANTT manterá cadastro único para o MTRC, integrante do RNTRC, conforme regulamento, para o qual poderá utilizar, sem custos, os dados do Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH e do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED.

§ 2º Os produtores rurais e as cooperativas agropecuárias que exerçam a atividade de transporte de carga própria como TCP terão o cadastro simplificado junto à ANTT.

Art 7º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para as GRTR, EAE, IPEF, EVP e OEF é de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES), na data de sua habilitação pela ANTT, permitindo-se às já habilitadas a complementação em prazo fixado pela ANTT.

Art 8º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para a ETC e OL é de 300.000 (trezentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES), na data de sua habilitação pela ANTT, permitindo-se às já habilitadas a complementação em prazo fixado pela ANTT.

Art 9º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para o TCP é de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES) e o patrimônio líquido mínimo para a CTC é de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES) na data de sua habilitação, permitindo-se às já habilitadas a complementação da integralização em prazo fixado pela ANTT.

Parágrafo único. Admite-se capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 50.000 (cinquenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES) para TCP com apenas 1 (um) veículo, com capacidade máxima de carga de até 15 (quinze) toneladas.

Art 10. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para a ETPP, é de 150.000 (cento e cinquenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES) na data de sua

habilitação, permitindo-se às já habilitadas a complementação da integralização em prazo fixado pela ANTT.

SEÇÃO III

DA DOCUMENTAÇÃO E DOS SEGUROS OBRIGATÓRIOS DA VIAGEM

Art 11. Fica criado o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de registro obrigatório nas operações de transporte rodoviário de cargas.

§1º Compete à ANTT estabelecer os modelos, forma de registro e conteúdo do DT-e, nos termos de regulamento.

§2º A ANTT e as Fazendas Públicas da União, dos Estados e do Distrito Federal poderão firmar convênio para compartilhamento, sem ônus financeiro, das informações contidas no DT-e, no Manifesto Eletrônico de Documento Fiscal (MDF-e), no Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), na Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), na Nota Fiscal de Serviço Eletrônica (NFS-e) e na Nota Fiscal Eletrônica ao Consumidor (NFC-e).

§3º A responsabilidade pelo registro do DT-e é da ETC, do OL, da CTC ou do TCP.

§4º Nos casos de extração de madeira, mudança, transporte municipal e em regiões metropolitanas ou quando o transporte tiver origem ou destino em estabelecimento rural, o TAC ou a ETPP ou o contratante poderão registrar o DT-e, nos termos de regulamento.

§5º Aplica-se o disposto neste artigo à Empresa de Correios e Telégrafos e às Empresas de Transporte de Valores, quando estas realizarem transporte de mercadorias ou encomendas, ainda que em conjunto com correspondência ou valores, ficando sujeitas à fiscalização das mercadorias transportadas na forma da Lei.

Art 12. Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados, convenções internacionais ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de:

I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C, para cobertura de danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários: ETC, OL e CTC.

II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga – RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC, OL e CTC;

III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais – RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e utilizado no transporte rodoviário de carga.

§1º A responsabilidade pela contratação dos seguros de que tratam os incisos I e II do *caput* é do transportador ou cooperativa, conforme o caso, cabendo exclusivamente a estes a escolha da seguradora, sendo vedada a estipulação de apólice pelo contratante do serviço de transporte.

§2º A imposição pelo contratante do serviço de transporte de contratação de seguros de seguradora específica constitui infração à ordem econômica, punível nos termos da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§3º A imposição, pelo contratante do serviço de transporte, de contratação de seguros adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, terão os custos

suportados diretamente pelo contratante do serviço e, neste caso, fica expressamente proibida qualquer outra obrigação por parte do transportador, inclusive de Plano de Gerenciamento de Risco – PGR.

§4º O seguro de que trata o inciso II poderá deixar de ser feito, quando previsto em contrato entre o contratante do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o contratante do serviço responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador.

§5º O seguro de que trata o inciso III deste artigo poderá ser feito em apólice globalizada, envolvendo toda a frota, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos, no valor mínimo de 50.000 (cinquenta mil) DES por cobertura.

§6º Todos os seguros de que trata o *caput* e os incisos deste artigo deverão ter limite compatível com as atividades ou valores de carga a que se destinam.

§7º Excepcionalmente, admite-se a contratação do seguro RC-DC pelo contratante do serviço, nos casos em que o transporte for de produto de origem agrícola, em caso de contratação direta do TAC ou ETPP, ficando, neste caso, o contratante do serviço responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador,-sem prejuízo do disposto no §4º.

§8º É nula a pactuação de qualquer instrumento ou cláusula que estabeleça a dispensa de direito de regresso ou que tenha por objeto isentar o transportador de ação de regresso por parte da seguradora ou do próprio contratante do serviço, em relação aos seguros previstos nos incisos I e II do *caput*.

§9º O transportador que contratar os seguros instituídos nos incisos I e II deste artigo, tem o direito de cobrar do contratante do serviço taxas acessórias adicionais ao frete, para custear esses seguros.

§10. Nos casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, é assegurado ao transportador o direito junto ao contratante do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte.

Art 13. As associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas, devidamente instituídas por regulação especial e constituídas nos termos da Lei, assegurada a participação, interveniência ou intermediação de corretor de seguros, habilitado e registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), ficam autorizadas a operar o auxílio mútuo, por meio de autogestão e rateio dos prejuízos, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus respectivos associados e cooperados, a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados, por eventos ocorridos.

§1º A competência privativa de regulação da operação de auxílio mutuo que trata o *caput* será do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, e a sua supervisão, fiscalização e viabilidade caberá à Superintendência de Seguros Privados – SUSEP.

§2º A autorização para composição, funcionamento e extinção das associações e cooperativas mencionadas no *caput*, será concedida respectivamente pelo sistema representativo da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores - FENACAT e da Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB, as quais deverão comunicar este ato à SUSEP, encaminhando cópia da documentação pertinente na forma digital.

§3º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas, que praticarem o auxílio mútuo de que trata o *caput*, só poderão atuar, comprovadamente, para seus associados e cooperados, cabendo à SUSEP estabelecer normas de conduta, aplicação de

sanções administrativas e regras de fiscalização desta prática, conjuntamente com entidades representativas das instituições autorizadas mencionadas no parágrafo anterior.

SEÇÃO IV

DO GERENCIAMENTO DE RISCOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Art 14. Nos casos de seguros de contratação obrigatória RCTR-C e RC-DC, transportador e seguradora poderão estabelecer, em comum acordo, o PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro.

§1º Sendo o PGR parte integrante da apólice de seguros contratada, não poderá ser exigido do transportador um novo PGR.

§2º Poderão ser solicitadas ao transportador medidas adicionais não incluídas no PGR, tais como serviços de escolta, rastreamento, contratação de GRTR entre outras, desde que o solicitante assuma todos os custos e despesas decorrentes dessas medidas, pagando diretamente ao prestador do serviço ou ao transportador, conforme o caso.

§3º Os valores referentes aos serviços adicionais de que trata o §2º geram direito ao recebimento de taxa específica, incidente sobre o valor da carga, de acordo com sua natureza, e serão destacados em campo específico do documento fiscal de transporte, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos da cobertura securitária.

Art 15. Se a seguradora exigir PGR para a operação, o plano deverá ser informado com antecedência ao transportador, que poderá sugerir alterações se julgá-lo insatisfatório ou inaplicável, devendo, em caso de concordância, dar seu aceite formal, obrigando-se a cumpri-lo.

§1º O PGR deve estar em conformidade com a legislação em vigor, principalmente no que se refere às obrigações de repouso e descanso dos motoristas de que trata a Lei, bem como atentar-se à segurança viária, considerando sempre locais de parada para refeição, descanso e repouso.

§2º Considera-se inválido o PGR se não houver um aceite formal por parte do transportador.

§3º Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados em caso de ocorrência de sinistro relativo a desvios de carga, perdas, roubo ou furto, bem como outros riscos cobertos pela apólice.

§4º A ANTT poderá regulamentar os PGR, com objetivo de garantir transparência e padronização de procedimentos.

SEÇÃO V

DAS RELAÇÕES CONTRATUAIS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Art 16. Quando não previsto em contrato, o tempo de serviço de transporte, independentemente da quantidade ou volume, a duração mínima será de:

I – 24 (vinte e quatro) meses, quando se tratar de serviço com equipamentos que o transportador ou seus subcontratados já possuam, e padrão de mercado;

II – 48 (quarenta e oito) meses, quando se tratar de serviço que demande a aquisição de equipamento específico ou novo, para atender ao referido contrato.

Parágrafo único. No transporte de insumos e produtos agrícolas, serão admitidos contratos com prazo menor do que os previstos no *caput*, desde que previamente estipulado, e de acordo com a sazonalidade da demanda.

Art 17. Em caso de subcontratação, o contrato a ser celebrado entre o transportador contratante e o subcontratado definirá a forma de prestação de serviço do subcontratado como agregado ou independente.

§1º Denomina-se "agregado" o TAC que coloca, com exclusividade, mesmo que periodicamente, veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por seu empregado, a serviço do contratante, mediante remuneração certa.

§2º Denomina-se "independente" o TAC que presta serviços de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

Art 18. A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o artigo anterior, com exclusividade ou não, ainda que feita habitualmente, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constituindo relação de trabalho, e, portanto, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

§1º Compete somente à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

§2º O foro para dirimir controvérsias decorrentes da contratação do transporte de cargas será o domicílio do contratado ou do local da prestação de serviço.

Art 19. As condições do contrato de transporte de carga de que trata esta Lei poderão ser ajustadas mediante acordos individuais ou coletivos celebrados entre contratante e contratado, cuja validade exige homologação nos sindicatos das categorias envolvidas, ou entre os sindicatos das categorias envolvidas.

§1º Fica criado Centro de Conciliação do Transporte – Cecont –, que se regerá pelos mesmos requisitos das Câmaras de Conciliação, Mediação e Arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, e funcionará sob a coordenação das entidades sindicais de empresas de transporte rodoviário de cargas e dos transportadores rodoviários autônomos de cargas, as quais indicarão seus membros colaboradores.

§2º Os contratos de transporte rodoviário de carga, de que trata esta Lei, poderão, a critério das partes, ser submetidos ao Cecont, como requisito prévio de ingresso judicial para resolver determinada questão.

§3º O Cecont tem como pressuposto a autocomposição, atendendo aos princípios da celeridade, economia e simplicidade.

Art 20. Salvo estipulação expressa, o pagamento do serviço de transporte será contra entrega da carga.

Parágrafo único. A inadimplência no pagamento do frete contratado implica multa de, no mínimo, 10% (dez por cento), além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, e correção monetária correspondente.

Art 21. O pagamento do serviço de transporte ao TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT, a critério do prestador de serviço.

§1º A conta de depósito ou o meio de pagamento deverá ser de titularidade do próprio TAC, identificada no documento eletrônico de transporte ou contrato de transporte.

§2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, são subsidiariamente responsáveis pela obrigação prevista no *caput* deste artigo, resguardado o direito de regresso.

§3º As tarifas bancárias decorrentes de pagamento eletrônico de frete ao TAC correrão por conta do responsável pelo pagamento, até o limite de uma transferência e dois saques por operação de transporte.

§4º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata este artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC.

§5º O descumprimento do disposto no *caput* sujeitará o infrator a multa administrativa, conforme regulamentação da ANTT, e à obrigação de indenizar o contratado em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete para a viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

§6º A CTC deverá efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do *caput* deste artigo.

§7° Para cumprimento do disposto no *caput* deste artigo a IPEF deverá disponibilizar simultaneamente o pagamento eletrônico e o depósito em conta corrente ou poupança.

Art 22. Salvo em caso de retenção de impostos e de contribuições previstas em Lei ou convencionados por acordo entre o contratante e o sindicato do contratado, ou entre os sindicatos das categorias, ficam proibidos descontos de qualquer natureza por parte do contratante sobre o valor dos serviços realizados, sem a prévia e expressa autorização do transportador.

§1º Os descontos referentes a avarias e faltas, acordados entre as partes, somente poderão ser realizados, por meio de emissão de documento fiscal idôneo pelo contratante do serviço ou remetente.

§2º Sem prejuízo do disposto no *caput* e no parágrafo anterior, descontos em razão de danos e avarias nas mercadorias transportadas ficam ainda condicionados à entrega dos produtos salvados ao transportador ou à seguradora.

Art 23. Todos os custos de serviços acessórios ao transporte tais como carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, gerenciamento de risco, escolta, dentre outros que o contratante, recebedor ou expedidor impuser ao transportador, são de responsabilidade do contratante.

SEÇÃO VI

DO PRAZO DE ENTREGA, DEVOLUÇÃO E RETORNO DA CARGA TRANSPORTADA

Art 24. A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao recebedor ou destinatário.

Parágrafo Único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo recebedor ou destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art 25. O transportador informará ao contratante ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou documento fiscal de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria, conforme regulamentação da ANTT.

§1º O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro do prazo estabelecido, conforme o *caput*.

§2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos, contados da data estipulada, o contratante ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las, poderá declará-las perdidas, salvo em caso de ocorrência de trânsito, problemas de trafegabilidade, quebra do veículo, de fiscalização de trânsito, que deverão ser comunicadas pelo transportador ao contratante.

§3º Quando a carga por qualquer motivo ficar armazenada nas dependências do transportador, esse fato deverá ser informado ao contratante.

§4º Sem prejuízo do direito do transportador de cobrança da armazenagem, a carga de que trata o parágrafo anterior ficará à disposição do interessado, pelo prazo de 15 (quinze) dias após a comunicação, se outra condição não for pactuada, findo o qual, não sendo retirada, será considerada abandonada, ficando o transportador autorizado a dar-lhe o destino que melhor lhe parecer.

§5º Sem prejuízo do valor do frete, não sendo a carga retirada ou descarregada, o contratante ficará obrigado a indenizar o transportador pela armazenagem no valor previsto em contrato ou no documento de transporte, pelo tempo total em que a carga ficar à disposição.

§6º Se a carga for perecível e houver recusa de recebimento pelo destinatário, por problemas alheios ao transportador, o contratante ficará responsável pelo destino correto e descarte da carga e sujeito ao pagamento do frete da viagem e do deslocamento de ida e volta até o local por ele designado, acrescido dos impostos e taxas correspondentes.

§7º O transportador arcará com os prejuízos causados por atraso na entrega, exceto por motivo de força maior ou caso fortuito, além das ressalvas contidas no §2º deste artigo.

§8º A responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete, salvo disposição contratual em contrário.

§9° Salvo outra condição pactuada em contrato, no caso de devolução, parcial ou total de carga, embalagem ou paletes, o contratante pagará ao transportador, no mínimo, o valor equivalente ao frete de ida, considerada a capacidade total de transporte do veículo, inclusive reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios na forma da Lei.

SEÇÃO VII

DO TEMPO E DA OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA

Art 26. O prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de carregamento ou descarga, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,59 (um real e cinquenta e nove centavos) por tonelada/hora ou fração.

§1º A importância de que trata o *caput* será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC – ou outro índice que venha a sucedê-lo.

§2º No caso de bem perecível, mercadoria com validade expirando ou produto perigoso, poderá ser ajustado prazo máximo de descarregamento reduzido, conforme a natureza da mercadoria, mediante ajuste entre as partes.

§3º O contratante ou o destinatário da carga são obrigados a registrar o horário de chegada do veículo nas dependências dos respectivos estabelecimentos, nos termos de regulamento, sujeitando-se, em caso de descumprimento, a multa administrativa.

§4º Não havendo o registro por parte do contratante ou destinatário da carga, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamentação da ANTT.

§5º O previsto no presente artigo poderá ser ajustado mediante acordo que deverá ser homologado entre o contratante e o sindicato do contratado. Na hipótese de subcontratação, igualmente deverá ser ajustado mediante acordo, devendo ser homologado entre o contratado e o sindicato do subcontratado.

§6º Nos casos de transportes especiais, com pesos e dimensões excedentes, os prazos e valores referentes à estadia serão negociados entre contratante e transportador.

Art 27. Na realização dos serviços de carga e descarga deverão ser obrigatoriamente observados os seguintes quesitos:

I - na carga-lotação, assim entendida a carga na qual há exclusividade do veículo para um tomador de serviço, salvo o estabelecido no inciso III deste artigo, os serviços de carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, colocação e retirada de travessas, e outros necessários ao carregamento ou descarregamento, são obrigações do expedidor e do recebedor;

II - é vedada a realização dos serviços relacionados ao carregamento, descarregamento e acondicionamento da carga pelos motoristas, exceto no caso de transporte de mudanças, de veículos automotores, de cargas especiais ou excedentes, e de produtos liquidos e gasosos a granel, sendo, nestes casos, obrigatória a comprovação de treinamento para as tarefas;

III – para maior segurança e mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos liquidos e gasosos, ou efetuados sob pressurização, serão prioritariamente realizadas pelos motoristas profissionais, os quais deverão ter comprovado treinamento para as tarefas, bem como atender às normas de segurança e saúde do trabalho;

IV - na carga fracionada, assim entendida como aquela em que há mais de um tomador de serviço, e múltiplas entregas e coletas, o motorista poderá realizar o carregamento e descarga dos produtos, desde que os serviços estejam previstos no contrato.

SEÇÃO VIII

DAS PERDAS E AVARIAS DA CARGA

Art 28. Com a assinatura do contrato ou a geração do documento eletrônico de transporte, o transportador responde pelos prejuízos por ele causados resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia.

§1º Em caso de subcontratação do serviço de transporte, o subcontratante e o subcontratado respondem solidariamente pelas obrigações previstas no *caput*.

§2º São excludentes de responsabilidade, do transportador:

I – ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II – inadequação da embalagem ou do acondicionamento no veículo de transporte, quando imputável ao expedidor da carga;

III – avaria apenas da embalagem, quando ela não fizer parte do produto final e este estiver intacto;

IV – vício próprio ou oculto da carga;

V – manuseio, embarque, estiva ou descarga executada diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

VI – força maior ou caso fortuito.

§3º O valor a ser restituído ao contratante será determinado pelo valor especificado no documento eletrônico de transporte, não sendo responsabilidade do transportador qualquer valor acima do discriminado.

§4º Nos casos de perdas e avarias, não poderá o contratante exigir entrega da mercadoria física quando esta for reembolsada integralmente pelo transportador ou seguradora;

§5º A seguradora tem o prazo máximo de 30 (trinta) dias para ressarcimento do valor da mercadoria e demais obrigações previstas nesta Lei, a contar da apresentação da documentação necessária, após o qual é devida a multa de 10% (dez por cento) sobre o valor total da indenização, juros de 1% (um por cento) ao mês e correção monetária correspondente, em favor do beneficiário da apólice.

§6º No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro.

§7º Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo, são responsáveis, perante o transportador que emitiu o documento de transporte, pelas perdas e danos causados às mercadorias no momento da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

SEÇÃO IX

DOS PEDÁGIOS

Art 29. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de cargas, nas rodovias brasileiras, devendo ser utilizado meio eletrônico definido em regulamento da ANTT, vedado o pagamento em espécie.

§1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, é de responsabilidade do contratante do serviço.

§2º No caso de subcontratação, a transportadora subcontratante é responsável subsidiária pelo pagamento do pedágio.

§3º O valor do vale-pedágio não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem será integrado à base de cálculo de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

§4º O valor do vale-pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do contrato ou documento de transporte, conforme regulamento.

§5º O descumprimento do disposto neste artigo sujeita o responsável pelo fornecimento do vale-pedágio ao pagamento de multa e indenização ao transportador, em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete da viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

Art 30. O contratante antecipará o vale-pedágio obrigatório ao transportador, independentemente do valor do frete, no valor necessário à circulação entre a origem e o destino do transporte.

§1º O pagamento de pedágio quando a carga for lotação, assim entendida a carga para a qual há exclusividade do veículo para um único contratante, efetuado por empresa de transporte, mesmo que por subcontratação, é de responsabilidade do contratante do serviço de transporte.

§2º Quando o veículo estiver em viagem exclusiva para um contratante, devendo retornar à origem sem carga, o vale-pedágio obrigatório deverá ser no valor necessário à circulação entre a origem, o destino, e o retorno à origem de partida.

§3º No caso de transporte fracionado, efetuado por ETC, OL ou CTC, o rateio do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no contrato ou documento de transporte, para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado, para quitação da obrigação prevista em Lei, ficando dispensada a obrigatoriedade do vale-pedágio.

§4º No caso de transportes especiais, cujo peso e/ou dimensões exijam pagamento de valor específico de pedágios, o valor do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no contrato ou documento de transporte, juntamente com o valor do frete a ser faturado, para quitação da obrigação prevista em Lei, ficando dispensada a obrigatoriedade do vale-pedágio.

Art 31. Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do vale-pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação, a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades adicionais por infrações ao disposto nesta Seção.

§1º A fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades de que trata o *caput* poderão ser descentralizados, mediante convênio a ser celebrado com órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

§2º A ANTT fornecerá aos órgãos e entidades de que trata o §1º, todos os elementos necessários e atualizados para realização da fiscalização.

§3º As operadoras de rodovias sob pedágio deverão adequar sua infraestrutura, para torná-la compatível com as operações das empresas fornecedoras de vale-pedágio obrigatório, na forma do regulamento da ANTT.

§4º O valor do vale-pedágio obrigatório e as informações necessárias à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do contrato ou documento de transporte, conforme regulamento.

Art 32. Fica proibida a cobrança de pedágios sobre os eixos dos veículos de transporte de cargas que se mantiverem suspensos, quando os mesmos transitarem vazios ou com carga parcial, respeitados os limites de peso por eixo definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Parágrafo único. Para atender o estabelecido no *caput*, os contratos de concessão ou outorga de administração de rodovias, celebrados anteriormente a esta Lei, deverão ser reformulados em prazo a ser definido pela ANTT.

Art 33. Quando do pagamento do pedágio, a operadora do pedágio e as empresas que operam pedágio eletrônico deverão obrigatoriamente emitir documento fiscal, sendo:

I – Cupom fiscal eletrônico, no caso de pagamento à vista nos pontos de cobrança, mesmo que por vale-pedágio;

II – Nota fiscal eletrônica, para o pagamento, mesmo que antecipado, no caso de pedágios eletrônicos.

§1º O valor do pedágio destacado no documento fiscal correspondente servirá de comprovante para abatimento do imposto de renda.

§2º O prazo de implementação para operadores de pedágio será de 6 (seis) meses para a obrigação prevista no inciso I, e 3 (três) meses para a prevista no inciso II do *caput d*este artigo, a contar da data de publicação desta Lei.

§3º As operadoras do pedágio constantes no *caput* são responsáveis pela devolução do valor cobrado de forma indevida ou irregular, corrigido monetariamente com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou pelo índice que vier a substituí-lo, com multa de 10% (dez por cento), com juros de mora à taxa de 2% (dois pontos percentuais) por mês ou fração, além de indenização referente aos custos de honorários de auditoria e/ou advocatícios.

§4º Sem prejuízo da documentação fiscal estabelecida neste artigo, os sujeitos designados no *caput* deverão fornecer arquivo eletrônico à ANTT e aos usuários de pedágio, em modelo a ser definido pela Agência em regulamento.

Art 34. O *caput* do art. 3° da Lei n° 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

"Art. 3º .....
.....

XII – valores referentes aos pedágios efetivamente pagos e devidamente documentados.
....."(NR)

Art 35. O *caput* do art. 3° da Lei n° 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

"Art. 3º.....
.....
XII – valores referentes aos pedágios rodoviários pagos e devidamente documentados.
....." (NR)

SEÇÃO X

DAS PENALIDADES NOS CASOS DE DESVIO E RECEPTAÇÃO DE MERCADORIAS DESVIADAS E ROUBADAS

Art 36. Nos casos de desvio ou receptação de carga, o transportador, de qualquer categoria, se comprovada a participação no ilícito, terá o RNTRC suspenso por 10 (dez) anos.

§1º Se comprovada participação do MTRC nos atos descritos no *caput*, seu cadastro único e o direito de exercer atividade remunerada ao veículo serão suspensos por 10 (dez) anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

§2º A participação do motorista de que trata o § 1º não implica necessariamente na participação da empresa, no caso de empregado, nem da cooperativa, no caso de cooperado, ou em qualquer caso de subcontratação, devendo, nestes casos, ficar comprovada a participação da empresa ou da cooperativa para a aplicação da penalidade prevista no *caput*.

Art 37. Será suspensa por 10 (dez) anos a inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF, do estabelecimento ou transportador que, comprovadamente, adquirir distribuir, transportar, estocar, importar, revender ou expor à venda quaisquer bens de consumo ou produtos que tenham sido objeto de descaminho, contrabando, falsificação, roubo, furto ou receptação, sem prejuízo da eventual caracterização de crime.

§1º Os administradores e proprietários do estabelecimento ou transportador descrito no *caput*, com comprovada participação, direta ou indireta, nas infrações descritas no *caput*, serão impedidos do exercício de atividade comercial ou de transporte pelo período de 5 (cinco) anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

§2º Fica o transportador isento de penalidade de que trata o *caput,* quando receber, de boa fé, mercadoria para transporte com documento inidôneo, informação inexata ou falsa descrição, e nos casos em que o motorista não puder fazer a conferência da carga.

Art 38. Os artigos 157 e 180, do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 157. ……..

§1º Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial ou produto fruto de roubo de carga rodoviária, coisa que deve saber ser produto de crime:

§2º.....

III – se a vítima está em serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas e o agente conhece tal circunstancia.

.....

§4º Na mesma pena incorre o funcionário de empresa embarcadora ou transportadora de cargas que detém informações privilegiadas e facilita a prática delituosa." (NR)

.....

"Art. 180. .....……..……..……..…….....

§7º Tratando-se de bens produto de crimes contra o serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas, aplica-se a pena do §1º. (NR)"

SEÇÃO XI

DA RENOVAÇÃO DE FROTA

Art 39. Para melhoria da segurança viária e sustentabilidade do meio ambiente, fica estabelecido o Plano Nacional de Renovação de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNRV-TRC.

§1º A idade máxima dos veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas será estabelecida pela ANTT, considerando:

I – tipos de produtos transportados;

II – tipos de serviço;

III – rotas e itinerários;

IV – distância percorrida;

V – categoria do transportador; e

VI – outros aspectos considerados relevantes.

§2º O Governo Federal, mediante convênios e ações conjuntas dos órgãos, bancos fomentadores de crédito, Ministério da Fazenda, Secretaria da Receita Federal, Secretarias de Fazenda Estaduais e do Distrito Federal, além de outros que julgar necessários, estabelecerá critérios para:

I – concessão de incentivos por meio de créditos de carbono, para a adoção de veículos modernos e de baixas emissões, bem como os movidos a combustíveis mais sustentáveis e menos poluentes;

II – plano de benefício para reciclagem de veículos de carga, podendo ser fiscais;

III – possibilidade de estipulação dos tipos e modelos de veículos de carga que farão parte do PNRV-TRC, devendo, para estes, os fabricantes e montadoras oferecerem condições especiais que deverão ser previamente conhecidas para que sejam validadas no âmbito do PNRV-TRC;

IV – estipulação de planos de crédito especiais para aquisição dos veículos mencionados no inciso III; e

V – outros aspectos julgados necessários.

§3º O transportador que aderir ao PNRV-TRC, quando da troca de veículo usado por novo, mesmo que com operações independentes de compra e venda, terá direito à redução em 50% (cinquenta por cento) na base de cálculo da receita com ganho de capital, referente à diferença entre o valor contábil e o valor efetivo da receita com a venda de seus veículos, para fins de apuração dos impostos e contribuições federais.

§4° Ao TAC e a ETPP que aderirem ao plano de renovação de frota serão reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP, COFINS e IPI para aquisição de veículos automotor de carga, implementos rodoviários, reboque e semirreboque de carga.

I - O TAC e a ETPP, para participar do programa de renovação da frota, deverão entregar seus veículos automotores de carga, implementos rodoviários, reboque e semirreboque de carga para reciclagem, conforme regulamento.

II - O benefício será concedido ao TAC e a ETPP a cada 5 (cinco) anos para cada veículo automotor de carga, implemento rodoviário, reboque e semirreboque adquirido, vedada a venda, alienação, empréstimo, arrendamento ou qualquer tipo transmissão de posse do bem adquirido.

III - As entidades sindicais que representam o TAC e a ETPP atuarão perante o agente financeiro, fabricantes e concessionárias como despachante do programa, responsável pela captação dos documentos do processo, prestação de informações sobre o programa, detalhamento dos requisitos para inscrição, estabelecimento de contatos necessários e orientação para o encaminhamento da documentação até a aquisição do bem.

SEÇÃO XII

DOS SERVIÇOS DE RASTREAMENTO E COMUNICAÇÃO

Art 40. Para fins de segurança, controle de jornada e mitigação dos riscos de acidentes, as montadoras e fabricantes de veículos automotores de carga, de computadores de bordo, de equipamentos de Registro Eletrônico de Jornadas de Trabalho em Veículos – REJ-V e de rastreadores ficam obrigados a disponibilizar as informações constantes no rastreamento, telemetria e computadores de bordo dos veículos, na forma e prazo estabelecidos em regulamento.

§1º Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, em conjunto com a ANTT, no prazo de até 12 (doze) meses da publicação desta Lei, a adoção das medidas indispensáveis à implantação do REJ-V, a regulamentação, a fiscalização, e a aplicação das penalidades adicionais por infrações às obrigações do registro de jornada de trabalho dos motoristas.

§2º As informações de que trata o *caput* serão disponibilizadas gratuitamente aos órgãos policiais e de fiscalização competentes.

SEÇÃO XIII

DAS INSPEÇÕES VEICULARES

Art 41. É obrigatória a inspeção de segurança veicular de todos os veículos e equipamentos rodoviários de carga, automotores ou não, anualmente para aqueles com 10 (dez) anos ou mais de fabricação, e a cada dois anos para aqueles com menos de 10 (dez) anos de fabricação, dispensados da inspeção aqueles com até 3 (três) anos de fabricação, nos termos de regulamentação da ANTT.

§1º Independentemente da inspeção de que trata o *caput*, é obrigação do expedidor de carga, quando do carregamento, examinar os veículos e equipamentos rodoviários, certificando-se das condições regulamentares de segurança e higiene que o transporte do produto exigir.

§2º A ANTT poderá celebrar termo de cooperação técnica com entidade sem fins lucrativos com vistas a promover a habilitação, fiscalização, coordenação e gerenciamento de pessoas jurídicas tecnicamente competentes para realizar a inspeção de que trata o *caput* deste

artigo, podendo estabelecer regras de quantitativo de habilitações em função da demanda que garantam a isonomia, imparcialidade, equilíbrio econômico-financeiro e a qualidade dos serviços de inspeção oferecidos pelas pessoas jurídicas habilitadas.

§3º A inspeção de que trata o *caput* deste artigo será realizada conforme procedimentos técnicos estabelecidos pela ANTT, sendo obrigatório o registro informatizado de todos os itens e de todas as etapas da inspeção, incluindo filmagem e dados obtidos por equipamentos de inspeção.

§4º As inspeções para Certificado de Inspeção Veicular – CIV, ou Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos – CIPP, servirão de comprovante para cumprimento das exigências estabelecidas no *caput* deste artigo, sem prejuízo à regulamentação adicional da ANTT.

Art 42. É obrigatória a inspeção de segurança veicular anualmente, independente do ano de fabricação conforme estabelece o artigo anterior, de todos os veículos e equipamentos utilizados em transportes cuja carga ou descarga sejam feitos sob pressurização e dos destinados ao transporte de produtos perigosos, nos termos de regulamentação da ANTT, sem prejuízo das normas de trânsito.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE RODOVIARIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Art 43. Entende-se por Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC – , toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser coberta por Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional – CRT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 44. O TRIC é aberto à exploração por pessoa jurídica, em regime de livre concorrência, pelas seguintes categorias e nas seguintes modalidades:

I – ETC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

II – CTC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

III – TCP, em veículo próprio, sem remuneração.

§1° Para habilitar-se ao TRIC, a ETC deverá ser proprietária de frota com capacidade de transporte total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas e comprovar capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pela ANTT, de 440.000 (quatrocentos e quarenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES).

§2° Para habilitar-se ao TRIC, a CTC deverá comprovar propriedade ou posse dos veículos, próprios ou de seus cooperados, com capacidade de transporte total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas e comprovar patrimônio líquido mínimo, exigido na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pela ANTT, de 440.000 (quatrocentos e quarenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES).

SEÇÃO I

DAS NORMAS VIGENTES PARA O TRIC

Art 45. O TRIC é regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT –, sendo adicionalmente regulado, no território brasileiro, por esta Lei e pelos regulamentos aduaneiros e de transporte vigentes.

Art 46. Os limites de peso e dimensionamento aplicáveis ao TRIC são exclusivamente os definidos no ATIT, nos acordos firmados pelo Subgrupo de Transporte –

MERCOSUL (SGT-5), e aqueles definidos nos acordos bilaterais ou multilaterais dos quais o Brasil é signatário.

Art 47. É autorizado, dentro do território nacional, o transporte rodoviário de cargas destinadas à exportação ou provenientes de importação, por veículo brasileiro cadastrado no RNTRC, mesmo não habilitado ao transporte internacional, desde que o documento comprobatório do transporte seja emitido por ETC ou CTC habilitada ao transporte internacional, obrigando-se a emissora do documento a cumprir requisitos obrigatórios previstos em regulamento da ANTT.

Parágrafo Único: O documento comprobatório do transporte de que trata o *caput* é o Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional – CRT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 48. Ao transportador habilitado ao TRIC é obrigatória, única e exclusivamente, a contratação dos seguros aplicáveis a esse tipo de transporte, nos termos do art. 13 do ATIT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 49. Sem prejuízo das demais obrigações previstas nesta Lei, durante o trânsito em território nacional, para o transporte rodoviário internacional, é obrigatório o porte dos seguintes documentos:

I) Certificado de seguro de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros de que trata o art. 13 do ATIT;

II) Cópia do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT);

III) Cópia da Nota Fiscal, que acompanha os produtos transportados;

IV) Outros documentos exigidos pela ANTT.

Parágrafo único. A ANTT terá acesso eletrônico gratuito às informações referentes ao seguro internacional, em formato e periodicidade a serem regulamentados pela Agência, ao Conhecimento Rodoviário Eletrônico Internacional (CE Rodoviário), e às informações do Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX - referente a transporte rodoviário internacional, ficando autorizada, para tanto, a celebrar convênios com outros órgãos públicos ou privados.

Art 50. Os veículos de carga habilitados ao TRIC deverão respeitar os seguintes limites de idade:

I – 20 (vinte) anos para os veículos automotores; e

II – 25 (vinte e cinco) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§1º A adequação da frota aos limites previstos no *caput* deverá ocorrer em até 10 (dez) anos a contar da data de publicação desta Lei.

§2º A partir de 10 (dez) anos da publicação desta Lei, o limite de idade para os veículos automotores de que trata o inciso I do *caput,* será reduzido na proporção de um ano para cada ano, até que seja atingida a idade limite de 15 (quinze) anos.

§3º No trecho de trânsito internacional efetuado dentro do território nacional, todos os veículos deverão respeitar o estabelecido neste artigo, independente do país de origem do veículo ou transportador.

Art 51. Fica instituída a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas - CATIC, que será presidida pela ANTT, incumbida do acompanhamento das Reuniões Bilaterais e Multilaterais no âmbito do Subgrupo de Transportes do MERCOSUL (SGT-5), e da Associação Latino Americana de Integração (ALADI), que se constituirá pelos seguintes membros:

I) 1 (um) membro representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

II) 1 (um) membro representante da Polícia Rodoviária Federal;

III) 1 (um) membro representante dos Despachantes Aduaneiros;

IV) 1 (um) membro representante da Receita Federal do Brasil;

V) 1 (um) membro de organização representativa das Empresas de Transporte Internacional de Cargas, indicado pela Confederação Nacional da Categoria;

VI) 1 (um) membro de organização representativa dos Transportadores Autônomos, atuante no TRIC, indicado pela Confederação Nacional da Categoria; e

VII) 1 (um) membro de organização nacional representativa das Cooperativas de Transporte de Cargas, atuante no TRIC, indicado pela Confederação Nacional da Categoria

§1º O funcionamento da comissão de que trata este artigo deverá ser regulamentado pela ANTT.

§2º A participação nas atividades da comissão de que trata este artigo será considerada função relevante, não remunerada.

§3º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros da comissão de que trata este artigo correrão à conta das dotações das entidades e instituições por eles representadas.

SEÇÃO II

DAS ADUANAS E OPERAÇÃO DE EMPRESAS NO TRIC

Art 52. Nas licitações que envolvam permissão ou concessão para exploração das atividades desenvolvidas dentro de estações aduaneiras, situadas em fronteiras secas, observar-se-á, obrigatoriamente, como critério objetivo do contrato administrativo, o trinômio eficiência-estrutura-tarifa.

Parágrafo Único. Independente da nacionalidade, as empresas estrangeiras que exploram os serviços objeto deste artigo deverão, obrigatoriamente, adequar-se às normas e condições básicas de transporte ajustadas, priorizando a celeridade de processos e fluidez do tráfego, observando as necessidades de infraestrutura para estacionamento gratuito dos veículos e boas condições sanitárias e de segurança para os motoristas.

Art 53. Para operar em território nacional, as empresas de transporte internacional com sede fora do Brasil deverão ser cadastradas na ANTT, nos termos de regulamento.

§1º As empresas que operam no TRIC somente poderão agregar veículos na proporção de 3 (três) veículos agregados para cada veículo de frota própria, respondendo por esses veículos como se fossem próprios, quando em viagens internacionais dentro do território brasileiro.

§2º No caso de subcontratação, a responsabilidade civil de danos à carga será da empresa emissora do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT) ou do Manifesto Internacional de Carga (MIC/DTA), conforme aplicável em cada caso, não dispensando o proprietário do veículo ou transportadora subcontratada dos deveres solidários e da responsabilidade direta, quando for o caso.

§3º A ANTT poderá regulamentar outras obrigações para a manutenção do cadastro do transportador internacional de cargas.

Art 54. Em casos de inoperância das aduanas situadas no Brasil, fica assegurado às empresas nacionais habilitadas ao TRIC o direito à liberação imediata da carga, ficando a empresa de transporte e o contratante, exportador ou importador, responsáveis pela

apresentação da respectiva documentação, no prazo de 7 (sete) dias corridos, a partir do efetivo retorno em operação da aduana.

§1º O contratante do transporte, juntamente com o importador ou exportador brasileiro, ficam solidariamente responsáveis por qualquer documentação em desacordo com a legislação em vigor, respondendo cada um, na proporção de seu dolo ou culpa, como devedor solidário em caso de autuações e multas sobre a operação.

§2º Opcionalmente, os signatários referidos neste artigo poderão apresentar a documentação obrigatória na Secretaria da Receita Federal de seu domicílio.

§3º O descumprimento de qualquer obrigação documental de que trata o *caput*, sujeitará os infratores às penalidades previstas em Lei, além da suspensão da autorização para exportação ou transporte internacional, conforme o caso, até a efetiva regularização da documentação obrigatória.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS – PP

Art 55. Sem prejuízo do disposto nas normas específicas de cada produto, o transporte rodoviário de produtos perigosos rege-se pelos artigos deste Capítulo, pelas normas internacionais ratificadas pelo Brasil e pelo disposto em regulamento da ANTT.

Art 56. Define-se como Produto Perigoso – PP - aquele que representa risco para a saúde humana, para a segurança pública, ou para o meio ambiente.

§1º Para os efeitos desta Lei, é produto perigoso o relacionado em regulamento da ANTT.

§2º No transporte de produto explosivo e de substância radioativa, serão observadas, também, as normas específicas do Ministério do Exército e da Comissão Nacional de Energia Nuclear, respectivamente.

Art 57. O transporte rodoviário de produtos perigosos, realizado pelas Forças Armadas, obedecerá à legislação específica.

Art 58. Sem prejuízo das exigências previstas no art. 4° desta Lei, para a inscrição no RNTRC, fica o interessado em transportar produtos perigosos por via rodoviária, independentemente de sua categoria, obrigado à comprovação e entrega de documentação específica contida nos incisos abaixo:

I – manter RT com experiência em produtos perigosos, por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

II – possuir apólice de seguro com valor compatível com seus transportes, para danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes, nos termos da legislação vigente, que dentre outras coberturas deverá garantir a limpeza, remoção, destinação e destruição dos resíduos em caso de sinistros;

III – dispor de equipe técnica ou ter contrato com empresa especializada em atendimento a emergências com produtos perigosos; e

IV – o TCP que transporte produto perigoso deverá comprovar capital social mínimo, subscrito e integralizado, de:

a) 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir até 5 (cinco) veículos; e

b) 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir acima de 5 (cinco) veículos.

SEÇÃO I

DOS VEÍCULOS E DOS EQUIPAMENTOS USADOS EM TRANSPORTE DE PP

Art 59. Os transportes rodoviários de produtos perigosos somente poderão ser realizados por veículos cuja idade máxima seja:

I – 15 (quinze) anos para veículos automotores; e

II – 20 (vinte) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§1º A adequação da frota aos limites previstos no *caput* deverá ocorrer em até 5 (cinco) anos a contar da data de publicação desta Lei.

§2º A partir de 5 (cinco) anos da publicação desta Lei, os limites de idade que trata o *caput* serão reduzidos na proporção de um ano a cada ano, até que seja atingida a idade máxima de 10 (dez) anos para veículos automotores e de 15 (quinze) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§3º Excepcionalmente, o transporte de PP poderá ser realizado com implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga acima da idade máxima estipulada neste artigo, até o limite de 15 (quinze) anos a mais, desde que possua autorização especial do órgão competente ou sua acreditada, devendo para isto ter sido aprovado em inspeção especial, a ser regulamentada pelo INMETRO.

Art 60. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamentos de rastreamento com intervalo máximo de posição a cada 10 (dez) minutos.

§1º Não poderá haver interrupção de posicionamento em intervalo maior que 30 (trinta) minutos, salvo em caso de defeito no equipamento ou quando o veículo estiver em área comprovadamente não monitorada;

§2º As informações referentes às posições, deverão ser mantidas por prazo mínimo de 90 (noventa) dias.

§3º As informações referentes às posições, deverão ser enviadas à ANTT conforme regulamento.

Art 61. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamento de telemetria, cujos requisitos técnicos serão definidos em regulamento, podendo ser integrado com o rastreador.

§1º Os veículos que possuam computador de bordo de série, que satisfaçam aos quesitos técnicos definidos em regulamento, ficam dispensados da instalação do equipamento objeto do *caput* deste artigo.

§2º A adequação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser feita em 5 (cinco) anos a contados da publicação desta Lei.

§3º As informações de registro obrigatório, modelo e prazo, bem como os intervalos e de envio obrigatório, serão regulamentadas pela ANTT.

SEÇÃO II

DAS RESPONSABILIDADES DO FABRICANTE, DO REFABRICADOR, DO RECONDICIONADOR E DO IMPORTADOR DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS PARA TRANSPORTE DE PP

Art 62. Os fabricantes, refabricadores e recondicionadores de equipamento destinado ao transporte de produtos perigosos respondem, penal e civilmente, por sua qualidade e adequação ao fim a que se destinam.

Art 63. Cumpre ao fabricante, refabricador ou recondicionador atender os requisitos estabelecidos pela autoridade competente, quer seja na construção, montagem ou modificação dos equipamentos e implementos, e, em caso de fiscalização em transportador dos quais for fornecedor, entregar à autoridade competente as informações solicitadas.

SEÇÃO III

DAS SITUAÇÕES DE RISCO E INFRAÇÕES NA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE DE PP

Art 64. Observada qualquer infração ao que preceitua esta Lei, que configure situação de grave e iminente risco à integridade física de pessoas, à segurança pública ou ao meio ambiente, a autoridade com circunscrição sobre a via deve reter o veículo, liberando-o depois de sanada a irregularidade, podendo, se necessário, determinar:

I – a remoção do veículo para local seguro, podendo autorizar o seu deslocamento para local onde possa ser corrigida a irregularidade;

II – o descarregamento, a transferência dos produtos para local seguro, ou o transbordo para outro veículo adequado; e

III – a eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição, sob a orientação do fabricante ou do importador dos produtos e, quando possível, com a presença do representante da seguradora.

§1º Caso a situação não se configure como de grave e iminente risco, a autoridade competente deve autuar o infrator e liberar o veículo para continuidade do transporte.

§2º As providências de que trata o presente artigo serão adotadas em função do grau e da natureza do risco, mediante avaliação técnica e, sempre que possível, com o acompanhamento do fabricante ou importador dos produtos, expedidor, transportador, contratante do transporte, representante da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros, e de órgão do meio ambiente.

§3º Enquanto retido, o veículo permanecerá sob a guarda da autoridade com circunscrição sobre a via, sem prejuízo da responsabilidade do transportador pelos fatos que deram origem à retenção.

SEÇÃO IV

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PP

Art 65. O transporte rodoviário internacional de produtos perigosos, em território nacional, reger-se-á com base nesta Lei, observadas, no que couber, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil.

Parágrafo único. Sem prejuízo do estipulado nesta Lei, a ANTT poderá regulamentar outras obrigações no transporte internacional de produtos perigosos em território nacional.

Art 66. As Empresas de Transporte Internacional, com sede fora do Brasil, quando transportando PP em território nacional, deverão igualmente seguir o estipulado nesta Lei e demais regulamentações brasileiras.

SEÇÃO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

Art 67. Compete à ANTT, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de produtos perigosos.

Art 68. A ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização do Capítulo III desta Lei, bem como de outras obrigações acessórias para obtenção das autorizações às Empresas de Transporte, e demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidos no transporte de produtos perigosos.

Parágrafo único. A fiscalização da observância das normas referentes às operações de transporte terrestre de produtos perigosos incumbe à ANTT, sem prejuízo da competência da Polícia Rodoviária Federal e dos demais órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via por onde transite o veículo transportador.

Art 69. Sem prejuízo do cumprimento das legislações de cada Unidade Federada, se a empresa de transportes obtiver permissão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA – para transporte de produto perigoso em território brasileiro, fica dispensada da obrigatoriedade da permissão para cada Estado, Distrito Federal e Município.

Art 70. Na aplicação do disposto nesta Lei no que se refere a produtos perigosos, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

CAPÍTULO IV

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art 71. As infrações ao disposto nesta Lei serão punidas com as seguintes penalidades e medidas administrativas:

I – Penalidades:

a) advertência;

b) multa;

c) suspensão do RNTRC;

d) cancelamento do RNTRC;

e) suspensão do cadastro único do MTRC;

f) cancelamento do cadastro único do MTRC.

II – Medidas administrativas:

a) retenção do veículo;

b) recolhimento do documento do RNTRC;

c) recolhimento do documento do cadastro único do MTRC;

d) remoção do veículo;

e) descarregamento, transferência e transbordo de carga;

f) eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição.

§1º O cometimento de duas ou mais infrações ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente.

§2º A aplicação das penalidades estabelecidas nesta Lei não exclui a aplicação de outras previstas em legislação específica ou em regulamento da ANTT, nem exonera o infrator das cominações civis e penais cabíveis.

§3º No caso de reincidência na mesma infração, no período de doze meses, aplicar-se-á a penalidade multiplicada pela quantidade de reincidências, conforme regulamentação da ANTT.

§4º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente se considerado inconsistente, irregular ou se, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, não for expedida a notificação da autuação, nos termos de regulamento.

§5º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado inconsistente em caso de autuações por evasão de fiscalização ou excesso de peso, sem a devida comprovação fotográfica.

§6º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, na forma regulamentada pela ANTT, o infrator será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

Art 72. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I – gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 500 DES;

II – grave, punida com multa de valor correspondente a 250 DES;

III – média, punida com multa de valor correspondente a 100 DES;

IV – leve, punida com multa de valor correspondente a 50 DES.

Parágrafo único. Infrações de gravidade média e leve, não havendo reincidência no período de 12 (doze) meses, poderão ser substituídas por advertência, nos termos de regulamento.

Art 73. A ANTT disporá em regulamento sobre as infrações ao disposto nesta Lei e em seus regulamentos, especificando as possíveis infrações e seus autores, as medidas administrativas aplicáveis bem como a gravidade da conduta, nos termos do artigo anterior.

Art 74. Os agentes da fiscalização da ANTT terão livre acesso aos documentos e dependências do contratante do serviço de transporte, do expedidor, do recebedor, do destinatário, da GRTR, da ETC, do OL, do TAC, da ETPP, da CTC, da TCP, da EAE e da OEF, no que se fizer necessário para a fiscalização do cumprimento desta Lei e seus regulamentos.

Parágrafo único. Também estão sujeitas ao disposto no *caput* as empresas e os veículos de transporte rodoviário de passageiros que transportarem cargas, nos termos §3º do art. 2º.

CAPÍTULO V

DA RESPONSABILIDADE SUBSIDÍARIA NO TRANSPORTE DE CARGAS

Art 75. Além dos nomeados nos artigos 3º e 4º desta Lei, também são responsáveis subsidiários pelo cumprimento desta Lei, no que a cada um compete, e que determina este artigo, as seguintes categorias:

I – Contratante: pessoa física ou jurídica contratualmente responsável pelo pagamento direto do frete ao Transportador, para prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas e serviços correlatos;

II – Expedidor: pessoa física ou jurídica que entrega a carga, de propriedade sua ou de outrem, ao transportador para efetuar o serviço de transporte, sendo, no caso de subcontratação ou redespacho, considerado como expedidor o transportador que entrega a carga para que outro transportador efetue o serviço de transporte;

III – Consignatário: pessoa física ou jurídica que tem a guarda temporária de mercadoria de propriedade de outrem, para armazenagem temporária ou comércio;

IV – Subcontratante: ETC, OL ou CTC que contrata outro transportador para realização do transporte de cargas para o qual fora contratado;

V – Subcontratado: transportador que foi contratado por outro para realização do transporte de cargas para o qual o primeiro fora contratado;

VI – Recebedor: aquele que recebe a carga do transportador, podendo ser o destinatário ou não.

§1º Os sujeitos nomeados nos incisos II e IV deste artigo, e também a OEF, são corresponsáveis pela verificação da documentação prevista no artigo 11 desta Lei.

§2º Os sujeitos nomeados nos incisos I, II, III, IV, e VI deste artigo, e também a OEF, são corresponsáveis pela estadia de que trata esta Lei.

§ 3º A OEF é adicionalmente corresponsável pelo pagamento dos serviços de transporte e demais taxas e adicionais do contrato de serviço, em relação às operações por ela organizadas, ou das quais fez corretagem.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 76. Os valores referentes a taxas, impostos e contribuições que estiverem destacados no documento fiscal de transportes por substituição tributária, não serão considerados receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirão base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem serão integrados à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Parágrafo único. O valor do pedágio, quando destacado no documento fiscal, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem será integrado à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Art 77. Para fins de redução de acidentes através do aprendizado, ficam as comissões instituídas no Decreto nº 5.098, de 2004, obrigadas a investigar acidentes ocorridos em via pública, quando houver contaminação ambiental ou resultar em fatalidade ou letalidade.

§1° Caberá à comissão com jurisdição sobre o local do acidente a investigação dos fatos e o envio do relatório final à ANTT.

§2° A ANTT definirá em regulamento as obrigações, o modelo de relatório, e o prazo para apresentação.

Art 78. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10. .....

.....

XXVI - 1 (um) representante do Ministério do Trabalho e Emprego.

XXVII - 1 (um) representante da Câmara dos Deputados, designado pela Comissão de Viação e Transportes.

XXVIII - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

XXIX - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios.

XXX - 1 (um) representante da Polícia Rodoviária Federal.

....." (NR)

.....

"Art. 12. .....

.....

XVI – representar o Brasil em congressos ou reuniões internacionais, por meio do Presidente ou Conselheiro designado pelo Colegiado." (NR)

"Art. 13. .....

.....

§3º As Câmaras Temáticas serão coordenadas por Conselheiros do CONTRAN e respectivos suplentes, eleitos por este Colegiado, para mandato fixo, nos termos de regulamento.

....." (NR)

.....

"Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, Autorização Especial de Trânsito – AET –, por viagem ou com validade determinada, devendo ser atendidas as medidas de segurança considerada necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§1º Quando se tratar de autorização por viagem, a mesma será concedida mediante requerimento, que especificará as características do veículo ou combinação de veículos de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§2º O CONTRAN regulamentará o regime especial de AET para combinação de grupo de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, que não se enquadrem nos limites de peso e dimensões estabelecidos, isentando a obrigatoriedade de AET por viagem e por veículo, quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, além de veículos de mesmas características, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§3º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, com limites de peso bruto total combinado (PBTC) acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo e nas capacidades técnicas determinadas pelos fabricantes, e nas dimensões estabelecidas pelo CONTRAN, a AET será válida pelo prazo máximo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, e será concedida pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, condicionada à apresentação, pelo interessado, de estudos técnicos de desempenho mecânico e estrutural elaborados por empresas credenciadas junto ao respectivo órgão ou entidade, conforme critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§4º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, com limites de PBTC acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, com comprimento máximo de 26 (vinte e seis) metros, será concedida AET para tráfego diuturno em rodovias de pista simples com duplo sentido de direção, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§5º A concessão de AET não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos possa causar à via ou a terceiros.

§6º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões, com peso bruto total (PBT) ou total combinado (PBTC) até 108 (cento e oito) toneladas, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, AET com prazo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§7º Para a concessão da AET somente poderá ser cobrada a taxa de expedição, sendo vedada a cobrança de qualquer valor adicional, a qualquer título.

§8º Fica dispensada a obrigatoriedade de apresentação do estudo de viabilidade para a obtenção de AET, quando for utilizado o reboque ou semirreboque constituído por módulos hidráulicos, com eixos direcionais e com oito pneus cada, com distância entre eixos igual ou maior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), com peso de até doze toneladas por eixo, para o transporte de cargas indivisíveis, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§9º Para combinações de veículos de carga com PBTC de até 57 (cinquenta e sete) toneladas, que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, não será obrigatório o uso de veículo com tração dupla 6 x 4 (seis por quatro).

§10. No transporte de veículos e máquinas, fica dispensada a obrigatoriedade de AET quando as dimensões do conjunto não excederem 23 (vinte e três) metros de comprimento e 4,95 (quatro e noventa e cinco) metros de altura, exceto se o conjunto apresentar excesso lateral.

§11. Será de responsabilidade do proprietário e do condutor do veículo ou da combinação de veículos a observância da compatibilidade de suas dimensões com as dimensões das obras de arte no percurso.” (NR)

.....

“Art. 104. .....

.....

§ 8º A classificação dos veículos envolvidos em acidente de trânsito, no que concerne à monta dos danos, será realizada por Instituição Técnica Licenciada ou por Entidade Pública ou Paraestatal, nos termos de regulamentação do CONTRAN.” (NR)

“Art. 261. .....

.....

§12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, o limite de 20 (vinte) pontos, previsto no inciso I do *caput*, será estendido para:

I – 25 (vinte e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de duas infrações gravíssimas;

II – 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não conste mais de uma infração gravíssima;

III – 35 (trinta e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não conste infração gravíssima; e

IV – 40 (quarenta) pontos, desde que na referida pontuação não conste qualquer infração grave ou gravíssima.” (NR)

Art 79. Para os fins do disposto no art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho — CLT, aprovada pelo decreto 5.452, de 1º de maio de 1943, excetuam-se da base de cálculo para apuração dos cargos legalmente reservados e do número de aprendizes a serem contratos os motoristas empregados da ETC, OL, ETPP, CTC e TCP.

Art 80. O prazo para cumprimento das obrigações de cadastro e renovação do RNTRC que trata esta Lei será de 1 (um) ano contados da data de sua publicação, de forma escalonada por categoria, nos termos de cronograma a ser definido em regulamento da ANTT.

Parágrafo único: A ANTT terá o prazo de 1 (um) ano para definir as obrigações referidas no *caput* deste artigo.

Art 81. As multas emitidas pela ANTT até a data de publicação desta Lei, referentes à evasão de fiscalização, ficam convertidas em advertência.

Art 82. Os arts. 10 e 11 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10..... .....

.....

§1º O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

§2º Nos locais onde não houver manifesto interesse da iniciativa privada na implantação de locais de espera, pontos de parada e descanso, o poder público com jurisdição sobre a via deverá priorizar a construção de estrutura pública de apoio aos motoristas. (NR)

Art.11.....

.....

§3º O poder público competente deverá vistoriar e cadastrar os estabelecimentos existentes nas vias que poderão ser reconhecidos como ponto de parada e descanso.(NR)”

Art 83. Fica instituída a Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas – CP-TRC, com o objetivo consultivo de suporte ao Governo Federal para melhoria e sustentabilidade do setor de transporte rodoviário de cargas, através de estudos técnicos e da colaboração dos participantes do setor.

§1º CP-TRC estará sob coordenação do Ministério dos Transportes, e poderá realizar ações, atividades e projetos formulados e executados de forma participativa e integrada pelo Ministério dos Transportes, representantes do setor de transporte rodoviário de cargas e usuários deste serviço.

§2º O prazo de instalação da CP-TRC será de 6 (seis) meses, a contar da data de publicação desta Lei.

§3º Caberá à CP-TRC:

I - elaborar e manter constante atualização de planilhas de custo orientativa por área de transporte;

II – sugerir melhoria para aperfeiçoamento técnico e operacional do setor de TRC;

III – colaborar nos estudos de concessões, permissões e outorgas na área de infra-estrutura do setor de TRC, inclusive de implantação e precificação de pedágios;

IV – fiscalizar a administração, precificação e manutenção do bem público no setor de TRC privatizado, sob permissão, concessão ou outorga.

§4° A CP-TRC terá a seguinte composição:

I - um representante e um suplente de cada Ministério a seguir indicado:

a) dos Transportes, que a coordenará;

b) das Cidades;

c) do Trabalho e Emprego; e

d) da Justiça.

II - um representante e um suplente de cada instituição a seguir indicada:

a) ANTT;

b) Confederação Nacional do Transporte - CNT;

c) Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos – CNTA;

d) Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB;

e) Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT; e

f) Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística – CNTTL.

III – até quatro representantes de entidades representativas dos usuários de transporte rodoviário de cargas.

§5º Os representantes de que tratam os incisos I e II do § 4° deste artigo, e seus respectivos suplentes, serão indicados pelos titulares dos Ministérios e instituições representadas.

§6º Caberá ao Ministério dos Transportes a indicação das entidades representativas de que trata o inciso III do §4° deste artigo, e a cada entidade nomear seus representantes e suplentes.

§7º A participação nas atividades da CP-TRC será considerada função relevante, não remunerada.

§8º O Ministério dos Transportes poderá, excepcionalmente, convidar outros representantes de órgãos públicos e entidades privadas, com finalidade orientativa.

§9º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros na CP-TRC correrão por conta das dotações dos Ministérios, instituições e segmentos representados.

§10° Caberá ao Ministério dos Transportes a regulamentação do funcionamento da CP-TRC.

Art 84. Os veículos automotores de carga e implementos rodoviários inscritos no RNTRC deverão adequar-se ao sistema de identificação veicular estabelecido por meio do acordo internacional do MERCOSUL do qual o Brasil seja signatário, na forma e prazo previstos neste acordo, obedecendo as especificações complementares do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, tendo o Sistema Integrado de Informações de Segurança do MERCOSUL – SISME/INFOSEG como sistema de consultas e de intercâmbio de informações sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes.

Parágrafo Único. A ANTT deverá divulgar, em até 60 dias, cronograma a fim de viabilizar o cumprimento do *caput* deste artigo em até um ano, a partis da publicação desta Lei

Art 85. É obrigatória a identificação eletrônica do veículo automotor de carga e implemento rodoviário inscrito no RNTRC, na forma a ser estabelecida pela ANTT, mediante instalação de Dispositivo de Identificação Eletrônica – DIE, cabendo ao Transportador:

I – adquirir o DIE, que é único e exclusivo por veículo automotor de carga e por implemento rodoviário;

II – providenciar a instalação do DIE, mediante agendamento, em pontos habilitados pela ANTT;

III – garantir a manutenção do DIE, assegurando sua inviolabilidade e adequado funcionamento;

IV – substituir, imediatamente, o DIE, em caso de inutilização ou mal funcionamento, seja qual for o motivo.

§1º Em caso de problemas técnicos no dispositivo por defeitos de fabricação ou baixa resistência, a substituição de que trata o inciso IV deste artigo será feita pelo fornecedor do dispositivo sem ônus para o transportador.

§2º O DIE poderá estar integrado nas placas veiculares no padrão do MERCOSUL, dispensando assim o uso do lacre de segurança, conforme previsto no § 9º do art. 115 da Lei 9.503, de 1997.

Art 86. Será cassada a eficácia da inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ –, do posto revendedor de combustíveis automotivos que utilizar qualquer dispositivo mecânico ou eletrônico, acionado por controle remoto ou não, que acarrete o fornecimento ao consumidor de volume de combustível diverso do indicado na bomba medidora, observadas as variações volumétricas permitidas pelo órgão metrológico competente.

Parágrafo único. Também será cassada a eficácia da inscrição do posto revendedor que utilizar qualquer dispositivo que acarrete, na totalização do valor cobrado do consumidor, preço diverso do indicado na bomba medidora.

Art 87. Será cassada a eficácia da inscrição no CNPJ, do estabelecimento que adquirir, distribuir, transportar, estocar, vender ou revender derivados de petróleo, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, em desconformidade com as especificações estabelecidas pelo órgão regulador.

Art 88. As infrações referidas no art. 87 desta Lei serão apuradas na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal e comprovadas por meio de laudo elaborado pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia ou órgão delegado integrante da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – RBMLQ-I, respeitada a normatização da Agência Nacional do Petróleo – ANP.

Art 89. As desconformidades referidas no artigo 88 desta lei serão apuradas na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal e comprovadas por meio da utilização de marcadores físicos e químicos aplicáveis no combustível e derivados, garantindo a rastreabilidade e integridade do produto comercializado em todas as etapas da cadeia produtiva até o consumidor final, mediante regulamentação a ser produzida pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia ou órgão delegado integrante da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – RBMLQ-I, respeitada a normatização da Agência Nacional do Petróleo – ANP.

Art 90. A cassação da eficácia da inscrição, previstas nos artigos 87 e 88 desta Lei, implicará ao estabelecimento e empresa penalizados o impedimento de requerer nova

inscrição no CNPJ no mesmo ramo de atividade pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da cassação.

Art 91. A cassação da eficácia da inscrição, previstas nos artigos 87 e 88 desta Lei, implicará aos sócios do estabelecimento e empresa penalizados, pessoas físicas ou jurídicas, o impedimento de exercerem o mesmo ramo de atividade, mesmo que em estabelecimento distinto daquele, pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da cassação.

Art 92. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos que já exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas a inscrição no RNTRC e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

Art 93. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 284, de 28 de fevereiro de 1967; o Decreto-Lei nº 1.438, de 26 dezembro de 1975; o Decreto-Lei nº 1.582, de 17 de novembro de 1977; a Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984; a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001; a Lei n° 11.442, de 5 de janeiro de 2007; e a Lei nº 12.667, de 15 de junho de 2012.

Sala das Comissões, em de de 201 .

Deputado NELSON MARQUEZELLI

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 4860, de 2016, da Sra. Christiane de Souza Yared, que "institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências", em reunião ordinária realizada hoje, concluiu pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária das emendas ao Projeto e pela não implicação orçamentária e financeira deste e das emendas ao Substitutivo; e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei 4860/2016, das Emendas ao Projeto nºs 2, 7, 12, 13, 20, 22, 23, 24, 26, 29, 30, 36, 38, 39, 40, 41, 44, 45 e 51/2016; das Emendas ao Substitutivo nºs 1,2,7, 8, 10, 12, 13, 15, 16, 17,18, 19, 20, 24, 28, 34, 41, 42, 44, 46, 47, 51, 52, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 89, 91, 93, 102, 106, 108, 110, 115, 128, 131, 133, 137, 141, 143 e 147 com Substitutivo; e pela rejeição das Emendas ao Projeto nºs 1, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10,11, 14,15,16, 17, 18, 19, 21, 25, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 42, 43, 46, 47, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55 e 56/2016; das Emendas ao Substitutivo nºs 3, 4, 5, 6, 9, 11, 14, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 75, 77, 78, 80, 82, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 132, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 142, 144, 145, 146, 148, 149, 150 e 151. Nos termos do Parecer do Relator, Deputado Nelson Marquezelli que apresentou Complementação de Voto. O Deputado Valdir Colatto apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os senhores Deputados:

Toninho Wandscheer – Presidente; Valdir Colatto; Vanderlei Macris; Jerônimo Goergen – Vice-Presidentes; Nelson Marquezelli – Relator, Aelton Freias, Arlindo Chinaglia, Assis do Couto, Christiane de Souza Yared, Enio Verri, Gonzaga Patriota, João Paulo Papa, Jorginho Mello, Luiz Lauro Filho, Mauro Pereira, Professor Victório Galli – Titulares; Carlos Zarattini, Celso Maldaner, Covatti Filho, Edmar Arruda, Evair Vieira de Melo, Evandro Roman, Goulart, Hugo Leal, Jose Stédile, Julio Lopes, Major Olimpio – Suplentes

Sala da Comissão, em 19 de dezembro de 2017.

Deputado TONINHO WANDSCHEER
Presidente

Deputado NELSON MARQUEZELLI
Relator

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO ESPECIAL AO PROJETO DE LEI Nº 4.860, de 2016.

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º. Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC – em vias públicas, os mecanismos e a responsabilidade nas operações de transporte, e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL

Art 2º. O TRC é atividade de natureza comercial, aberto à exploração por pessoa física ou jurídica, nas seguintes modalidades:

I – por conta de terceiros e mediante remuneração;

II – de carga própria, em veículo próprio, sem remuneração.

§1º Entende-se como carga própria aquela que se destine exclusivamente a consumo próprio do transportador, ou de sua controladora ou controlada, bem como a distribuição dos produtos por eles produzidos ou comercializados.

§2º Em qualquer modalidade, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, em categoria específica que terá validade de 3 (três) anos.

§3° As empresas de transporte rodoviário de passageiros, para realizar o transporte de cargas comerciais em seus veículos, deverão atender aos requisitos de documentação e seguros de carga previstos nesta Lei, nos termos de regulamentação da ANTT.

SEÇÃO I

DAS CATEGORIAS

Art 3º. São categorias econômicas do TRC:

I – Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que exerce habitualmente atividade profissional de transporte rodoviário de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária, em qualquer caso, de no mínimo 1 (um) e no máximo 3 (três) veículos automotores de carga, registrados no órgão de trânsito na categoria “aluguel”;

II – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 11

(onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

III – Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, sociedade cooperativa na forma da Lei constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerça atividade de transporte rodoviário de cargas. As demais categorias previstas neste artigo que aderirem à CTC perderão o seu RNTRC passando a utilizar exclusivamente o registro RNTRC da cooperativa. A ETC que associar-se fica proibida de mudar de categoria pelo prazo de no mínimo 12 meses. Após esse prazo, fica permitida nova mudança, desde que não haja débitos no CNPJ e/ou do CPF dos sócios vinculados àquela ETC nos últimos 24 meses, conforme regulamentação da ANTT.

IV – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 1 (um) automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

V – Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP, pessoa física ou jurídica que exerça, em veículo próprio, registrado na categoria “particular”, a atividade de transporte de carga própria;

VI – Operador Logístico – OL, pessoa jurídica que tenha o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica, prestando serviços logísticos, tais como transporte, armazenagem e gerenciamento de estoques, inclusive por meio de multimodalidade, diretamente ou por intermédio de terceiros, e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”.

VII – Empresa de Transporte de Valores – ETV, pessoa jurídica constituída na forma de lei específica, autorizada pela Polícia Federal a transportar numerários e valores.

§1° Na ETPP, fica proibida a participação como sócio de pessoa física ou jurídica que participe de capital em outra empresa inscrita no RNTRC, de pessoa jurídica com sede no Exterior, mesmo que tenha filial, sucursal, agência ou representação no País, bem como de pessoa jurídica constituída sob a forma de sociedades por ações.

§2° A ETV será regulamentada pela ANTT quanto aos mecanismos de operação e as obrigatoriedades para cadastramento, bem como a sobre as despesas em relação a apólices de seguros.

§3º Para os fins desta Lei, equipara-se, no que couber, a ETPP ao TAC.

Art 4º. São categorias complementares do TRC:

I – Motorista de Transporte Rodoviário de Cargas – MTRC, motorista profissional empregado, autorizado pela ANTT a dirigir veículo de carga;

II – Responsável Técnico – RT, profissional com formação ou experiência técnica em transportes, que responde pela observância de programa interno de segurança, adequação e manutenção de veículos, equipamentos e instalações, bem como pela qualificação e treinamento profissional dos motoristas e de prestadores de serviço na área de transporte rodoviário de cargas;

III – Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário – GRTR, pessoa jurídica que assume o gerenciamento e monitoramento dos riscos durante o transporte rodoviário de cargas,

desde a coleta e armazenamento até a entrega, com objetivo de mitigar desvios, acidentes, furtos e roubos da carga e do veículo;

IV – Empresa de Atendimento a Emergências – EAE, pessoa jurídica que assume o gerenciamento, monitoramento, atendimento emergencial e pós-emergencial no caso de acidentes com produtos perigosos e contaminantes durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, com objetivo de mitigar as consequências danosas ao meio ambiente e às pessoas, respondendo junto ao transportador e órgãos públicos pelos atendimentos às emergências por ela assumidos.

V – Instituição de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete – IPEF, pessoa jurídica que, por sua conta e risco, provê meio de pagamento eletrônico de frete, não podendo atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico nem possuir vinculação societária, direta ou indireta, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia, e emitentes de documento de transporte;

VI – Empresa de Vale-Pedágio – EVP, pessoa jurídica responsável por disponibilizar, divulgar e comercializar, em âmbito nacional, o Vale-Pedágio obrigatório de que trata a Lei, e disponibilizar e instalar os programas de computador, aplicativos e equipamentos necessários à operação de sistema automatizado;

VII – Operadora Eletrônica de Frete – OEF, pessoa jurídica responsável por intermediar serviços de transporte entre contratantes, transportadores autônomos, empresas e cooperativas de transporte, por meio de plataforma tecnológica.

Parágrafo Único. Caberá à ANTT a definição de estrutura curricular mínima dos cursos de formação, ou a forma de comprovação de experiência técnica, para o exercício da função de Responsável Técnico bem como a regulamentação para cada categoria relacionada neste artigo.

Art 5º. A ANTT deverá disponibilizar, sem custo, o acesso aos sistemas de informações do RNTRC aos poderes de Polícia de trânsito.

SEÇÃO II

DA INSCRIÇÃO, DA SUSPENSÃO E DO CANCELAMENTO DO RNTRC

Art 6º. A ANTT estabelecerá os requisitos específicos para a inscrição no RNTRC, bem como sua validade, renovação, cancelamento e impedimento, de acordo com a categoria a que se referem aos artigos 3º e 4°, inclusive quanto à demonstração de capacidade financeira.

§ 1º A ANTT manterá cadastro único para o MTRC, integrante do RNTRC, conforme regulamento, para o qual poderá utilizar, sem custos, os dados do Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH e do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED.

§ 2º Os produtores rurais e as cooperativas agropecuárias que exerçam a atividade de transporte de carga própria como TCP terão o cadastro simplificado junto à ANTT.

Art 7º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para as GRTR, EAE, IPEF, EVP e OEF é de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES), na data de sua habilitação pela ANTT, permitindo-se às já habilitadas a complementação em prazo fixado pela ANTT.

Art 8º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para a ETC e OL é de 300.000 (trezentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES), na data de sua habilitação pela ANTT, permitindo-se às já habilitadas a complementação em prazo fixado pela ANTT.

Art 9º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para o TCP é de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES) e o patrimônio líquido mínimo para a CTC é de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES) na data de sua habilitação, permitindo-se às já habilitadas a complementação da integralização em prazo fixado pela ANTT.

Parágrafo único. Admite-se capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 50.000 (cinquenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES) para TCP com apenas 1 (um) veículo, com capacidade máxima de carga de até 15 (quinze) toneladas.

Art 10. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para a ETPP, é de 150.000 (cento e cinquenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES) na data de sua habilitação, permitindo-se às já habilitadas a complementação da integralização em prazo fixado pela ANTT.

SEÇÃO III

DA DOCUMENTAÇÃO E DOS SEGUROS OBRIGATÓRIOS DA VIAGEM

Art 11. Fica criado o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de registro obrigatório nas operações de transporte rodoviário de cargas.

§1º Compete à ANTT estabelecer os modelos, forma de registro e conteúdo do DT-e, nos termos de regulamento.

§2º A ANTT e as Fazendas Públicas da União, dos Estados e do Distrito Federal poderão firmar convênio para compartilhamento, sem ônus financeiro, das informações contidas no DT-e, no Manifesto Eletrônico de Documento Fiscal (MDF-e), no Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), na Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), na Nota Fiscal de Serviço Eletrônica (NFS-e) e na Nota Fiscal Eletrônica ao Consumidor (NFC-e).

§3º A responsabilidade pelo registro do DT-e é da ETC, do OL, da CTC ou do TCP.

§4º Nos casos de extração de madeira, mudança, transporte municipal e em regiões metropolitanas ou quando o transporte tiver origem ou destino em estabelecimento rural, o TAC ou a ETPP ou o contratante poderão registrar o DT-e, nos termos de regulamento.

§5º Aplica-se o disposto neste artigo à Empresa de Correios e Telégrafos e às Empresas de Transporte de Valores, quando estas realizarem transporte de mercadorias ou encomendas, ainda que em conjunto com correspondência ou valores, ficando sujeitas à fiscalização das mercadorias transportadas na forma da Lei.

Art 12. Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados, convenções internacionais ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de:

I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C, para cobertura de danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários: ETC, OL e CTC.

II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga – RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC, OL e CTC;

III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais – RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e utilizado no transporte rodoviário de carga.

§1º A responsabilidade pela contratação dos seguros de que tratam os incisos I e II do *caput* é do transportador ou cooperativa, conforme o caso, cabendo exclusivamente a estes

a escolha da seguradora, sendo vedada a estipulação de apólice pelo contratante do serviço de transporte.

§2º A imposição pelo contratante do serviço de transporte de contratação de seguros de seguradora específica constitui infração à ordem econômica, punível nos termos da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§3º A imposição, pelo contratante do serviço de transporte, de contratação de seguros adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, terão os custos suportados diretamente pelo contratante do serviço e, neste caso, fica expressamente proibida qualquer outra obrigação por parte do transportador, inclusive de Plano de Gerenciamento de Risco – PGR.

§4º O seguro de que trata o inciso II poderá deixar de ser feito, quando previsto em contrato entre o contratante do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o contratante do serviço responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador.

§5º O seguro de que trata o inciso III deste artigo poderá ser feito em apólice globalizada, envolvendo toda a frota, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos, no valor mínimo de 50.000 (cinquenta mil) DES por cobertura.

§6º Todos os seguros de que trata o *caput* e os incisos deste artigo deverão ter limite compatível com as atividades ou valores de carga a que se destinam.

§7º Excepcionalmente, admite-se a contratação do seguro RC-DC pelo contratante do serviço, nos casos em que o transporte for de produto de origem agrícola, em caso de contratação direta do TAC ou ETPP, ficando, neste caso, o contratante do serviço responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador,-sem prejuízo do disposto no §4º.

§8º É nula a pactuação de qualquer instrumento ou cláusula que estabeleça a dispensa de direito de regresso ou que tenha por objeto isentar o transportador de ação de regresso por parte da seguradora ou do próprio contratante do serviço, em relação aos seguros previstos nos incisos I e II do *caput*.

§9º O transportador que contratar os seguros instituídos nos incisos I e II deste artigo, tem o direito de cobrar do contratante do serviço taxas acessórias adicionais ao frete, para custear esses seguros.

§10. Nos casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, é assegurado ao transportador o direito junto ao contratante do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte.

Art 13. As associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas, devidamente instituídas por regulação especial e constituídas nos termos da Lei, assegurada a participação, interveniência ou intermediação de corretor de seguros, habilitado e registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), ficam autorizadas a operar o auxílio mútuo, por meio de autogestão e rateio dos prejuízos, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus respectivos associados e cooperados, a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados, por eventos ocorridos.

§1º A competência privativa de regulação da operação de auxílio mutuo que trata o *caput* será do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, e a sua supervisão, fiscalização e viabilidade caberá à Superintendência de Seguros Privados – SUSEP.

§2º A autorização para composição, funcionamento e extinção das associações e cooperativas mencionadas no *caput*, será concedida respectivamente pelo sistema representativo da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores -

FENACAT e da Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB, as quais deverão comunicar este ato à SUSEP, encaminhando cópia da documentação pertinente na forma digital.

§3º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas, que praticarem o auxílio mútuo de que trata o *caput*, só poderão atuar, comprovadamente, para seus associados e cooperados, cabendo à SUSEP estabelecer normas de conduta, aplicação de sanções administrativas e regras de fiscalização desta prática, conjuntamente com entidades representativas das instituições autorizadas mencionadas no parágrafo anterior.

SEÇÃO IV

DO GERENCIAMENTO DE RISCOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Art 14. Nos casos de seguros de contratação obrigatória RCTR-C e RC-DC, transportador e seguradora poderão estabelecer, em comum acordo, o PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro.

§1º Sendo o PGR parte integrante da apólice de seguros contratada, não poderá ser exigido do transportador um novo PGR.

§2º Poderão ser solicitadas ao transportador medidas adicionais não incluídas no PGR, tais como serviços de escolta, rastreamento, contratação de GRTR entre outras, desde que o solicitante assuma todos os custos e despesas decorrentes dessas medidas, pagando diretamente ao prestador do serviço ou ao transportador, conforme o caso.

§3º Os valores referentes aos serviços adicionais de que trata o §2º geram direito ao recebimento de taxa específica, incidente sobre o valor da carga, de acordo com sua natureza, e serão destacados em campo específico do documento fiscal de transporte, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos da cobertura securitária.

Art 15. Se a seguradora exigir PGR para a operação, o plano deverá ser informado com antecedência ao transportador, que poderá sugerir alterações se julgá-lo insatisfatório ou inaplicável, devendo, em caso de concordância, dar seu aceite formal, obrigando-se a cumpri-lo.

§1º O PGR deve estar em conformidade com a legislação em vigor, principalmente no que se refere às obrigações de repouso e descanso dos motoristas de que trata a Lei, bem como atentar-se à segurança viária, considerando sempre locais de parada para refeição, descanso e repouso.

§2º Considera-se inválido o PGR se não houver um aceite formal por parte do transportador.

§3º Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados em caso de ocorrência de sinistro relativo a desvios de carga, perdas, roubo ou furto, bem como outros riscos cobertos pela apólice.

§4º A ANTT poderá regulamentar os PGR, com objetivo de garantir transparência e padronização de procedimentos.

SEÇÃO V

DAS RELAÇÕES CONTRATUAIS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Art 16. Quando não previsto em contrato, o tempo de serviço de transporte, independentemente da quantidade ou volume, a duração mínima será de:

I – 24 (vinte e quatro) meses, quando se tratar de serviço com equipamentos que o transportador ou seus subcontratados já possuam, e padrão de mercado;

II – 48 (quarenta e oito) meses, quando se tratar de serviço que demande a aquisição de equipamento específico ou novo, para atender ao referido contrato.

Parágrafo único. No transporte de insumos e produtos agrícolas, serão admitidos contratos com prazo menor do que os previstos no *caput*, desde que previamente estipulado, e de acordo com a sazonalidade da demanda.

Art 17. Em caso de subcontratação, o contrato a ser celebrado entre o transportador contratante e o subcontratado definirá a forma de prestação de serviço do subcontratado como agregado ou independente.

§1º Denomina-se “agregado” o TAC que coloca, com exclusividade, mesmo que periodicamente, veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por seu empregado, a serviço do contratante, mediante remuneração certa.

§2º Denomina-se “independente” o TAC que presta serviços de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

Art 18. A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o artigo anterior, com exclusividade ou não, ainda que feita habitualmente, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constituindo relação de trabalho, e, portanto, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

§1º Compete somente à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

§2º O foro para dirimir controvérsias decorrentes da contratação do transporte de cargas será o domicílio do contratado ou do local da prestação de serviço.

Art 19. As condições do contrato de transporte de carga de que trata esta Lei poderão ser ajustadas mediante acordos individuais ou coletivos celebrados entre contratante e contratado, cuja validade exige homologação nos sindicatos das categorias envolvidas, ou entre os sindicatos das categorias envolvidas.

§1º Fica criado Centro de Conciliação do Transporte – Cecont –, que se regerá pelos mesmos requisitos das Câmaras de Conciliação, Mediação e Arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, e funcionará sob a coordenação das entidades sindicais de empresas de transporte rodoviário de cargas e dos transportadores rodoviários autônomos de cargas, as quais indicarão seus membros colaboradores.

§2º Os contratos de transporte rodoviário de carga, de que trata esta Lei, poderão, a critério das partes, ser submetidos ao Cecont, como requisito prévio de ingresso judicial para resolver determinada questão.

§3º O Cecont tem como pressuposto a autocomposição, atendendo aos princípios da celeridade, economia e simplicidade.

Art 20. Salvo estipulação expressa, o pagamento do serviço de transporte será contra entrega da carga.

Parágrafo único. A inadimplência no pagamento do frete contratado implica multa de, no mínimo, 10% (dez por cento), além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, e correção monetária correspondente.

Art 21. O pagamento do serviço de transporte ao TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT, a critério do prestador de serviço.

§1º A conta de depósito ou o meio de pagamento deverá ser de titularidade do próprio TAC, identificada no documento eletrônico de transporte ou contrato de transporte.

§2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, são subsidiariamente responsáveis pela obrigação prevista no *caput* deste artigo, resguardado o direito de regresso.

§3º As tarifas bancárias decorrentes de pagamento eletrônico de frete ao TAC correrão por conta do responsável pelo pagamento, até o limite de uma transferência e dois saques por operação de transporte.

§4º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata este artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC.

§5º O descumprimento do disposto no *caput* sujeitará o infrator a multa administrativa, conforme regulamentação da ANTT, e à obrigação de indenizar o contratado em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete para a viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

§6º A CTC deverá efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do *caput* deste artigo.

§7° Para cumprimento do disposto no *caput* deste artigo a IPEF deverá disponibilizar simultaneamente o pagamento eletrônico e o depósito em conta corrente ou poupança.

Art 22. Salvo em caso de retenção de impostos e de contribuições previstas em Lei ou convencionados por acordo entre o contratante e o sindicato do contratado, ou entre os sindicatos das categorias, ficam proibidos descontos de qualquer natureza por parte do contratante sobre o valor dos serviços realizados, sem a prévia e expressa autorização do transportador.

§1º Os descontos referentes a avarias e faltas, acordados entre as partes, somente poderão ser realizados, por meio de emissão de documento fiscal idôneo pelo contratante do serviço ou remetente.

§2º Sem prejuízo do disposto no *caput* e no parágrafo anterior, descontos em razão de danos e avarias nas mercadorias transportadas ficam ainda condicionados à entrega dos produtos salvados ao transportador ou à seguradora.

Art 23. Todos os custos de serviços acessórios ao transporte tais como carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, gerenciamento de risco, escolta, dentre outros que o contratante, recebedor ou expedidor impuser ao transportador, são de responsabilidade do contratante.

SEÇÃO VI

DO PRAZO DE ENTREGA, DEVOLUÇÃO E RETORNO DA CARGA TRANSPORTADA

Art 24. A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao recebedor ou destinatário.

Parágrafo Único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo recebedor ou destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art 25. O transportador informará ao contratante ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou documento fiscal de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria, conforme regulamentação da ANTT.

§1º O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro do prazo estabelecido, conforme o *caput*.

§2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos, contados da data estipulada, o contratante ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las, poderá declará-las perdidas, salvo em caso de ocorrência de trânsito, problemas de trafegabilidade, quebra do veículo, de fiscalização de trânsito, que deverão ser comunicadas pelo transportador ao contratante.

§3º Quando a carga por qualquer motivo ficar armazenada nas dependências do transportador, esse fato deverá ser informado ao contratante.

§4º Sem prejuízo do direito do transportador de cobrança da armazenagem, a carga de que trata o parágrafo anterior ficará à disposição do interessado, pelo prazo de 15 (quinze) dias após a comunicação, se outra condição não for pactuada, findo o qual, não sendo retirada, será considerada abandonada, ficando o transportador autorizado a dar-lhe o destino que melhor lhe parecer.

§5º Sem prejuízo do valor do frete, não sendo a carga retirada ou descarregada, o contratante ficará obrigado a indenizar o transportador pela armazenagem no valor previsto em contrato ou no documento de transporte, pelo tempo total em que a carga ficar à disposição.

§6º Se a carga for perecível e houver recusa de recebimento pelo destinatário, por problemas alheios ao transportador, o contratante ficará responsável pelo destino correto e descarte da carga e sujeito ao pagamento do frete da viagem e do deslocamento de ida e volta até o local por ele designado, acrescido dos impostos e taxas correspondentes.

§7º O transportador arcará com os prejuízos causados por atraso na entrega, exceto por motivo de força maior ou caso fortuito, além das ressalvas contidas no §2º deste artigo.

§8º A responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete, salvo disposição contratual em contrário.

§9° Salvo outra condição pactuada em contrato, no caso de devolução, parcial ou total de carga, embalagem ou paletes, o contratante pagará ao transportador, no mínimo, o valor equivalente ao frete de ida, considerada a capacidade total de transporte do veículo, inclusive reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios na forma da Lei.

SEÇÃO VII

DO TEMPO E DA OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA

Art 26. O prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de carregamento ou descarga, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,59 (um real e cinquenta e nove centavos) por tonelada/hora ou fração.

§1º A importância de que trata o *caput* será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC – ou outro índice que venha a sucedê-lo.

§2º No caso de bem perecível, mercadoria com validade expirando ou produto perigoso, poderá ser ajustado prazo máximo de descarregamento reduzido, conforme a natureza da mercadoria, mediante ajuste entre as partes.

§3º O contratante ou o destinatário da carga são obrigados a registrar o horário de chegada do veículo nas dependências dos respectivos estabelecimentos, nos termos de regulamento, sujeitando-se, em caso de descumprimento, a multa administrativa.

§4º Não havendo o registro por parte do contratante ou destinatário da carga, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamentação da ANTT.

§5º O previsto no presente artigo poderá ser ajustado mediante acordo que deverá ser homologado entre o contratante e o sindicato do contratado. Na hipótese de subcontratação, igualmente deverá ser ajustado mediante acordo, devendo ser homologado entre o contratado e o sindicato do subcontratado.

§6º Nos casos de transportes especiais, com pesos e dimensões excedentes, os prazos e valores referentes à estadia serão negociados entre contratante e transportador.

Art 27. Na realização dos serviços de carga e descarga deverão ser obrigatoriamente observados os seguintes quesitos:

I - na carga-lotação, assim entendida a carga na qual há exclusividade do veículo para um tomador de serviço, salvo o estabelecido no inciso III deste artigo, os serviços de carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, colocação e retirada de travessas, e outros necessários ao carregamento ou descarregamento, são obrigações do expedidor e do recebedor;

II - é vedada a realização dos serviços relacionados ao carregamento, descarregamento e acondicionamento da carga pelos motoristas, exceto no caso de transporte de mudanças, de veículos automotores, de cargas especiais ou excedentes, e de produtos liquidos e gasosos a granel, sendo, nestes casos, obrigatória a comprovação de treinamento para as tarefas;

III – para maior segurança e mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos liquidos e gasosos, ou efetuados sob pressurização, serão prioritariamente realizadas pelos motoristas profissionais, os quais deverão ter comprovado treinamento para as tarefas, bem como atender às normas de segurança e saúde do trabalho;

IV - na carga fracionada, assim entendida como aquela em que há mais de um tomador de serviço, e múltiplas entregas e coletas, o motorista poderá realizar o carregamento e descarga dos produtos, desde que os serviços estejam previstos no contrato.

SEÇÃO VIII

DAS PERDAS E AVARIAS DA CARGA

Art 28. Com a assinatura do contrato ou a geração do documento eletrônico de transporte, o transportador responde pelos prejuízos por ele causados resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia.

§1º Em caso de subcontratação do serviço de transporte, o subcontratante e o subcontratado respondem solidariamente pelas obrigações previstas no *caput*.

§2º São excludentes de responsabilidade, do transportador:

I – ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II – inadequação da embalagem ou do acondicionamento no veículo de transporte, quando imputável ao expedidor da carga;

III – avaria apenas da embalagem, quando ela não fizer parte do produto final e este estiver intacto;

IV – vício próprio ou oculto da carga;

V – manuseio, embarque, estiva ou descarga executada diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

VI – força maior ou caso fortuito.

§3º O valor a ser restituído ao contratante será determinado pelo valor especificado no documento eletrônico de transporte, não sendo responsabilidade do transportador qualquer valor acima do discriminado.

§4º Nos casos de perdas e avarias, não poderá o contratante exigir entrega da mercadoria física quando esta for reembolsada integralmente pelo transportador ou seguradora;

§5º A seguradora tem o prazo máximo de 30 (trinta) dias para ressarcimento do valor da mercadoria e demais obrigações previstas nesta Lei, a contar da apresentação da documentação necessária, após o qual é devida a multa de 10% (dez por cento) sobre o valor total da indenização, juros de 1% (um por cento) ao mês e correção monetária correspondente, em favor do beneficiário da apólice.

§6º No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro.

§7º Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo, são responsáveis, perante o transportador que emitiu o documento de transporte, pelas perdas e danos causados às mercadorias no momento da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

SEÇÃO IX

DOS PEDÁGIOS

Art 29. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de cargas, nas rodovias brasileiras, devendo ser utilizado meio eletrônico definido em regulamento da ANTT, vedado o pagamento em espécie.

§1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, é de responsabilidade do contratante do serviço.

§2º No caso de subcontratação, a transportadora subcontratante é responsável subsidiária pelo pagamento do pedágio.

§3º O valor do vale-pedágio não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem será integrado à base de cálculo de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

§4º O valor do vale-pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do contrato ou documento de transporte, conforme regulamento.

§5º O descumprimento do disposto neste artigo sujeita o responsável pelo fornecimento do vale-pedágio ao pagamento de multa e indenização ao transportador, em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete da viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

Art 30. O contratante antecipará o vale-pedágio obrigatório ao transportador, independentemente do valor do frete, no valor necessário à circulação entre a origem e o destino do transporte.

§1º O pagamento de pedágio quando a carga for lotação, assim entendida a carga para a qual há exclusividade do veículo para um único contratante, efetuado por empresa de transporte, mesmo que por subcontratação, é de responsabilidade do contratante do serviço de transporte.

§2º Quando o veículo estiver em viagem exclusiva para um contratante, devendo retornar à origem sem carga, o vale-pedágio obrigatório deverá ser no valor necessário à circulação entre a origem, o destino, e o retorno à origem de partida.

§3º No caso de transporte fracionado, efetuado por ETC, OL ou CTC, o rateio do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no contrato ou documento de transporte, para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado, para quitação da obrigação prevista em Lei, ficando dispensada a obrigatoriedade do vale-pedágio.

§4º No caso de transportes especiais, cujo peso e/ou dimensões exijam pagamento de valor específico de pedágios, o valor do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no contrato ou documento de transporte, juntamente com o valor do frete a ser faturado, para quitação da obrigação prevista em Lei, ficando dispensada a obrigatoriedade do vale-pedágio.

Art 31. Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do vale-pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação, a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades adicionais por infrações ao disposto nesta Seção.

§1º A fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades de que trata o *caput* poderão ser descentralizados, mediante convênio a ser celebrado com órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

§2º A ANTT fornecerá aos órgãos e entidades de que trata o §1º, todos os elementos necessários e atualizados para realização da fiscalização.

§3º As operadoras de rodovias sob pedágio deverão adequar sua infraestrutura, para torná-la compatível com as operações das empresas fornecedoras de vale-pedágio obrigatório, na forma do regulamento da ANTT.

§4º O valor do vale-pedágio obrigatório e as informações necessárias à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do contrato ou documento de transporte, conforme regulamento.

Art 32. Fica proibida a cobrança de pedágios sobre os eixos dos veículos de transporte de cargas que se mantiverem suspensos, quando os mesmos transitarem vazios ou com carga parcial, respeitados os limites de peso por eixo definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Parágrafo único. Para atender o estabelecido no *caput*, os contratos de concessão ou outorga de administração de rodovias, celebrados anteriormente a esta Lei, deverão ser reformulados em prazo a ser definido pela ANTT.

Art 33. Quando do pagamento do pedágio, a operadora do pedágio e as empresas que operam pedágio eletrônico deverão obrigatoriamente emitir documento fiscal, sendo:

I – Cupom fiscal eletrônico, no caso de pagamento à vista nos pontos de cobrança, mesmo que por vale-pedágio;

II – Nota fiscal eletrônica, para o pagamento, mesmo que antecipado, no caso de pedágios eletrônicos.

§1º O valor do pedágio destacado no documento fiscal correspondente servirá de comprovante para abatimento do imposto de renda.

§2º O prazo de implementação para operadores de pedágio será de 6 (seis) meses para a obrigação prevista no inciso I, e 3 (três) meses para a prevista no inciso II do *caput d*este artigo, a contar da data de publicação desta Lei.

§3º As operadoras do pedágio constantes no *caput* são responsáveis pela devolução do valor cobrado de forma indevida ou irregular, corrigido monetariamente com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou pelo índice que vier a substituí-lo, com multa de 10% (dez por cento), com juros de mora à taxa de 2% (dois pontos percentuais) por mês ou fração, além de indenização referente aos custos de honorários de auditoria e/ou advocatícios.

§4º Sem prejuízo da documentação fiscal estabelecida neste artigo, os sujeitos designados no *caput* deverão fornecer arquivo eletrônico à ANTT e aos usuários de pedágio, em modelo a ser definido pela Agência em regulamento.

Art 34. O *caput* do art. 3° da Lei n° 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

"Art. 3º .....
.....

XII – valores referentes aos pedágios efetivamente pagos e devidamente documentados.
....."(NR)

Art 35. O *caput* do art. 3° da Lei n° 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

"Art. 3º.....
.....
XII – valores referentes aos pedágios rodoviários pagos e devidamente documentados.
....." (NR)

SEÇÃO X

DAS PENALIDADES NOS CASOS DE DESVIO E RECEPTAÇÃO DE MERCADORIAS DESVIADAS E ROUBADAS

Art 36. Nos casos de desvio ou receptação de carga, o transportador, de qualquer categoria, se comprovada a participação no ilícito, terá o RNTRC suspenso por 10 (dez) anos.

§1º Se comprovada participação do MTRC nos atos descritos no *caput*, seu cadastro único e o direito de exercer atividade remunerada ao veículo serão suspensos por 10 (dez) anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

§2º A participação do motorista de que trata o § 1º não implica necessariamente na participação da empresa, no caso de empregado, nem da cooperativa, no caso de cooperado, ou em qualquer caso de subcontratação, devendo, nestes casos, ficar comprovada a participação da empresa ou da cooperativa para a aplicação da penalidade prevista no *caput*.

Art 37. Será suspensa por 10 (dez) anos a inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF, do estabelecimento ou transportador que, comprovadamente, adquirir distribuir, transportar, estocar, importar, revender ou expor à venda quaisquer bens de consumo ou produtos que tenham sido objeto de descaminho, contrabando, falsificação, roubo, furto ou receptação, sem prejuízo da eventual caracterização de crime.

§1º Os administradores e proprietários do estabelecimento ou transportador descrito no *caput*, com comprovada participação, direta ou indireta, nas infrações descritas no *caput*, serão impedidos do exercício de atividade comercial ou de transporte pelo período de 5 (cinco) anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

§2º Fica o transportador isento de penalidade de que trata o *caput,* quando receber, de boa fé, mercadoria para transporte com documento inidôneo, informação inexata ou falsa descrição, e nos casos em que o motorista não puder fazer a conferência da carga.

Art 38. Os artigos 157 e 180, do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 157. ……..

§1º Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial ou produto fruto de roubo de carga rodoviária, coisa que deve saber ser produto de crime:

§2º.....

III – se a vítima está em serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas e o agente conhece tal circunstancia.

.....

§4º Na mesma pena incorre o funcionário de empresa embarcadora ou transportadora de cargas que detém informações privilegiadas e facilita a prática delituosa." (NR)

.....

"Art. 180. .....……..……..

§7º Tratando-se de bens produto de crimes contra o serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas, aplica-se a pena do §1º. (NR)"

SEÇÃO XI

DA RENOVAÇÃO DE FROTA

Art 39. Para melhoria da segurança viária e sustentabilidade do meio ambiente, fica estabelecido o Plano Nacional de Renovação de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNRV-TRC.

§1º A idade máxima dos veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas será estabelecida pela ANTT, considerando:

I – tipos de produtos transportados;

II – tipos de serviço;

III – rotas e itinerários;

IV – distância percorrida;

V – categoria do transportador; e

VI – outros aspectos considerados relevantes.

§2º O Governo Federal, mediante convênios e ações conjuntas dos órgãos, bancos fomentadores de crédito, Ministério da Fazenda, Secretaria da Receita Federal, Secretarias de Fazenda Estaduais e do Distrito Federal, além de outros que julgar necessários, estabelecerá critérios para:

I – concessão de incentivos por meio de créditos de carbono, para a adoção de veículos modernos e de baixas emissões, bem como os movidos a combustíveis mais sustentáveis e menos poluentes;

II – plano de benefício para reciclagem de veículos de carga, podendo ser fiscais;

III – possibilidade de estipulação dos tipos e modelos de veículos de carga que farão parte do PNRV-TRC, devendo, para estes, os fabricantes e montadoras oferecerem condições especiais que deverão ser previamente conhecidas para que sejam validadas no âmbito do PNRV-TRC;

IV – estipulação de planos de crédito especiais para aquisição dos veículos mencionados no inciso III; e

V – outros aspectos julgados necessários.

§3º O transportador que aderir ao PNRV-TRC, quando da troca de veículo usado por novo, mesmo que com operações independentes de compra e venda, terá direito à redução em 50% (cinquenta por cento) na base de cálculo da receita com ganho de capital, referente à diferença entre o valor contábil e o valor efetivo da receita com a venda de seus veículos, para fins de apuração dos impostos e contribuições federais.

§4° Ao TAC e a ETPP que aderirem ao plano de renovação de frota serão reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP, COFINS e IPI para aquisição de veículos automotor de carga, implementos rodoviários, reboque e semirreboque de carga.

I - O TAC e a ETPP, para participar do programa de renovação da frota, deverão entregar seus veículos automotores de carga, implementos rodoviários, reboque e semirreboque de carga para reciclagem, conforme regulamento.

II - O benefício será concedido ao TAC e a ETPP a cada 5 (cinco) anos para cada veículo automotor de carga, implemento rodoviário, reboque e semirreboque adquirido, vedada a venda, alienação, empréstimo, arrendamento ou qualquer tipo transmissão de posse do bem adquirido.

III - As entidades sindicais que representam o TAC e a ETPP atuarão perante o agente financeiro, fabricantes e concessionárias como despachante do programa, responsável pela captação dos documentos do processo, prestação de informações sobre o programa,

detalhamento dos requisitos para inscrição, estabelecimento de contatos necessários e orientação para o encaminhamento da documentação até a aquisição do bem.

SEÇÃO XII

DOS SERVIÇOS DE RASTREAMENTO E COMUNICAÇÃO

Art 40. Para fins de segurança, controle de jornada e mitigação dos riscos de acidentes, as montadoras e fabricantes de veículos automotores de carga, de computadores de bordo, de equipamentos de Registro Eletrônico de Jornadas de Trabalho em Veículos – REJ-V e de rastreadores ficam obrigados a disponibilizar as informações constantes no rastreamento, telemetria e computadores de bordo dos veículos, na forma e prazo estabelecidos em regulamento.

§1º Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, em conjunto com a ANTT, no prazo de até 12 (doze) meses da publicação desta Lei, a adoção das medidas indispensáveis à implantação do REJ-V, a regulamentação, a fiscalização, e a aplicação das penalidades adicionais por infrações às obrigações do registro de jornada de trabalho dos motoristas.

§2º As informações de que trata o *caput* serão disponibilizadas gratuitamente aos órgãos policiais e de fiscalização competentes.

SEÇÃO XIII

DAS INSPEÇÕES VEICULARES

Art 41. É obrigatória a inspeção de segurança veicular de todos os veículos e equipamentos rodoviários de carga, automotores ou não, anualmente para aqueles com 10 (dez) anos ou mais de fabricação, e a cada dois anos para aqueles com menos de 10 (dez) anos de fabricação, dispensados da inspeção aqueles com até 3 (três) anos de fabricação, nos termos de regulamentação da ANTT.

§1º Independentemente da inspeção de que trata o *caput*, é obrigação do expedidor de carga, quando do carregamento, examinar os veículos e equipamentos rodoviários, certificando-se das condições regulamentares de segurança e higiene que o transporte do produto exigir.

§2º A ANTT poderá celebrar termo de cooperação técnica com entidade sem fins lucrativos com vistas a promover a habilitação, fiscalização, coordenação e gerenciamento de pessoas jurídicas tecnicamente competentes para realizar a inspeção de que trata o *caput* deste artigo, podendo estabelecer regras de quantitativo de habilitações em função da demanda que garantam a isonomia, imparcialidade, equilíbrio econômico-financeiro e a qualidade dos serviços de inspeção oferecidos pelas pessoas jurídicas habilitadas.

§3º A inspeção de que trata o *caput* deste artigo será realizada conforme procedimentos técnicos estabelecidos pela ANTT, sendo obrigatório o registro informatizado de todos os itens e de todas as etapas da inspeção, incluindo filmagem e dados obtidos por equipamentos de inspeção.

§4º As inspeções para Certificado de Inspeção Veicular – CIV, ou Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos – CIPP, servirão de comprovante para cumprimento das exigências estabelecidas no *caput* deste artigo, sem prejuízo à regulamentação adicional da ANTT.

Art 42. É obrigatória a inspeção de segurança veicular anualmente, independente do ano de fabricação conforme estabelece o artigo anterior, de todos os veículos e equipamentos utilizados em transportes cuja carga ou descarga sejam feitos sob pressurização e dos destinados ao transporte de produtos perigosos, nos termos de regulamentação da ANTT, sem prejuízo das normas de trânsito.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE RODOVIARIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Art 43. Entende-se por Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC – , toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser coberta por Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional – CRT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 44. O TRIC é aberto à exploração por pessoa jurídica, em regime de livre concorrência, pelas seguintes categorias e nas seguintes modalidades:

I – ETC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

II – CTC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

III – TCP, em veículo próprio, sem remuneração.

§1° Para habilitar-se ao TRIC, a ETC deverá ser proprietária de frota com capacidade de transporte total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas e comprovar capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pela ANTT, de 440.000 (quatrocentos e quarenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES).

§2° Para habilitar-se ao TRIC, a CTC deverá comprovar propriedade ou posse dos veículos, próprios ou de seus cooperados, com capacidade de transporte total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas e comprovar patrimônio líquido mínimo, exigido na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pela ANTT, de 440.000 (quatrocentos e quarenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES).

SEÇÃO I

DAS NORMAS VIGENTES PARA O TRIC

Art 45. O TRIC é regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT –, sendo adicionalmente regulado, no território brasileiro, por esta Lei e pelos regulamentos aduaneiros e de transporte vigentes.

Art 46. Os limites de peso e dimensionamento aplicáveis ao TRIC são exclusivamente os definidos no ATIT, nos acordos firmados pelo Subgrupo de Transporte – MERCOSUL (SGT-5), e aqueles definidos nos acordos bilaterais ou multilaterais dos quais o Brasil é signatário.

Art 47. É autorizado, dentro do território nacional, o transporte rodoviário de cargas destinadas à exportação ou provenientes de importação, por veículo brasileiro cadastrado no RNTRC, mesmo não habilitado ao transporte internacional, desde que o documento comprobatório do transporte seja emitido por ETC ou CTC habilitada ao transporte internacional, obrigando-se a emissora do documento a cumprir requisitos obrigatórios previstos em regulamento da ANTT.

Parágrafo Único: O documento comprobatório do transporte de que trata o *caput* é o Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional – CRT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 48. Ao transportador habilitado ao TRIC é obrigatória, única e exclusivamente, a contratação dos seguros aplicáveis a esse tipo de transporte, nos termos do art. 13 do ATIT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 49. Sem prejuízo das demais obrigações previstas nesta Lei, durante o trânsito em território nacional, para o transporte rodoviário internacional, é obrigatório o porte dos seguintes documentos:

I) Certificado de seguro de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros de que trata o art. 13 do ATIT;

II) Cópia do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT);

III) Cópia da Nota Fiscal, que acompanha os produtos transportados;

IV) Outros documentos exigidos pela ANTT.

Parágrafo único. A ANTT terá acesso eletrônico gratuito às informações referentes ao seguro internacional, em formato e periodicidade a serem regulamentados pela Agência, ao Conhecimento Rodoviário Eletrônico Internacional (CE Rodoviário), e às informações do Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX - referente a transporte rodoviário internacional, ficando autorizada, para tanto, a celebrar convênios com outros órgãos públicos ou privados.

Art 50. Os veículos de carga habilitados ao TRIC deverão respeitar os seguintes limites de idade:

I – 20 (vinte) anos para os veículos automotores; e

II – 25 (vinte e cinco) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§1º A adequação da frota aos limites previstos no *caput* deverá ocorrer em até 10 (dez) anos a contar da data de publicação desta Lei.

§2º A partir de 10 (dez) anos da publicação desta Lei, o limite de idade para os veículos automotores de que trata o inciso I do *caput,* será reduzido na proporção de um ano para cada ano, até que seja atingida a idade limite de 15 (quinze) anos.

§3º No trecho de trânsito internacional efetuado dentro do território nacional, todos os veículos deverão respeitar o estabelecido neste artigo, independente do país de origem do veículo ou transportador.

Art 51. Fica instituída a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas - CATIC, que será presidida pela ANTT, incumbida do acompanhamento das Reuniões Bilaterais e Multilaterais no âmbito do Subgrupo de Transportes do MERCOSUL (SGT-5), e da Associação Latino Americana de Integração (ALADI), que se constituirá pelos seguintes membros:

I) 1 (um) membro representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

II) 1 (um) membro representante da Polícia Rodoviária Federal;

III) 1 (um) membro representante dos Despachantes Aduaneiros;

IV) 1 (um) membro representante da Receita Federal do Brasil;

V) 1 (um) membro de organização representativa das Empresas de Transporte Internacional de Cargas, indicado pela Confederação Nacional da Categoria;

VI) 1 (um) membro de organização representativa dos Transportadores Autônomos, atuante no TRIC, indicado pela Confederação Nacional da Categoria; e

VII) 1 (um) membro de organização nacional representativa das Cooperativas de Transporte de Cargas, atuante no TRIC, indicado pela Confederação Nacional da Categoria

§1º O funcionamento da comissão de que trata este artigo deverá ser regulamentado pela ANTT.

§2º A participação nas atividades da comissão de que trata este artigo será considerada função relevante, não remunerada.

§3º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros da comissão de que trata este artigo correrão à conta das dotações das entidades e instituições por eles representadas.

SEÇÃO II

DAS ADUANAS E OPERAÇÃO DE EMPRESAS NO TRIC

Art 52. Nas licitações que envolvam permissão ou concessão para exploração das atividades desenvolvidas dentro de estações aduaneiras, situadas em fronteiras secas, observar-se-á, obrigatoriamente, como critério objetivo do contrato administrativo, o trinômio eficiência-estrutura-tarifa.

Parágrafo Único. Independente da nacionalidade, as empresas estrangeiras que exploram os serviços objeto deste artigo deverão, obrigatoriamente, adequar-se às normas e condições básicas de transporte ajustadas, priorizando a celeridade de processos e fluidez do tráfego, observando as necessidades de infraestrutura para estacionamento gratuito dos veículos e boas condições sanitárias e de segurança para os motoristas.

Art 53. Para operar em território nacional, as empresas de transporte internacional com sede fora do Brasil deverão ser cadastradas na ANTT, nos termos de regulamento.

§1º As empresas que operam no TRIC somente poderão agregar veículos na proporção de 3 (três) veículos agregados para cada veículo de frota própria, respondendo por esses veículos como se fossem próprios, quando em viagens internacionais dentro do território brasileiro.

§2º No caso de subcontratação, a responsabilidade civil de danos à carga será da empresa emissora do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT) ou do Manifesto Internacional de Carga (MIC/DTA), conforme aplicável em cada caso, não dispensando o proprietário do veículo ou transportadora subcontratada dos deveres solidários e da responsabilidade direta, quando for o caso.

§3º A ANTT poderá regulamentar outras obrigações para a manutenção do cadastro do transportador internacional de cargas.

Art 54. Em casos de inoperância das aduanas situadas no Brasil, fica assegurado às empresas nacionais habilitadas ao TRIC o direito à liberação imediata da carga, ficando a empresa de transporte e o contratante, exportador ou importador, responsáveis pela apresentação da respectiva documentação, no prazo de 7 (sete) dias corridos, a partir do efetivo retorno em operação da aduana.

§1º O contratante do transporte, juntamente com o importador ou exportador brasileiro, ficam solidariamente responsáveis por qualquer documentação em desacordo com a legislação em vigor, respondendo cada um, na proporção de seu dolo ou culpa, como devedor solidário em caso de autuações e multas sobre a operação.

§2º Opcionalmente, os signatários referidos neste artigo poderão apresentar a documentação obrigatória na Secretaria da Receita Federal de seu domicílio.

§3º O descumprimento de qualquer obrigação documental de que trata o *caput*, sujeitará os infratores às penalidades previstas em Lei, além da suspensão da autorização para exportação ou transporte internacional, conforme o caso, até a efetiva regularização da documentação obrigatória.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS – PP

Art 55. Sem prejuízo do disposto nas normas específicas de cada produto, o transporte rodoviário de produtos perigosos rege-se pelos artigos deste Capítulo, pelas normas internacionais ratificadas pelo Brasil e pelo disposto em regulamento da ANTT.

Art 56. Define-se como Produto Perigoso – PP - aquele que representa risco para a saúde humana, para a segurança pública, ou para o meio ambiente.

§1º Para os efeitos desta Lei, é produto perigoso o relacionado em regulamento da ANTT.

§2º No transporte de produto explosivo e de substância radioativa, serão observadas, também, as normas específicas do Ministério do Exército e da Comissão Nacional de Energia Nuclear, respectivamente.

Art 57. O transporte rodoviário de produtos perigosos, realizado pelas Forças Armadas, obedecerá à legislação específica.

Art 58. Sem prejuízo das exigências previstas no art. 4° desta Lei, para a inscrição no RNTRC, fica o interessado em transportar produtos perigosos por via rodoviária, independentemente de sua categoria, obrigado à comprovação e entrega de documentação específica contida nos incisos abaixo:

I – manter RT com experiência em produtos perigosos, por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

II – possuir apólice de seguro com valor compatível com seus transportes, para danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes, nos termos da legislação vigente, que dentre outras coberturas deverá garantir a limpeza, remoção, destinação e destruição dos resíduos em caso de sinistros;

III – dispor de equipe técnica ou ter contrato com empresa especializada em atendimento a emergências com produtos perigosos; e

IV – o TCP que transporte produto perigoso deverá comprovar capital social mínimo, subscrito e integralizado, de:

a) 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir até 5 (cinco) veículos; e

b) 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir acima de 5 (cinco) veículos.

SEÇÃO I

DOS VEÍCULOS E DOS EQUIPAMENTOS USADOS EM TRANSPORTE DE PP

Art 59. Os transportes rodoviários de produtos perigosos somente poderão ser realizados por veículos cuja idade máxima seja:

I – 15 (quinze) anos para veículos automotores; e

II – 20 (vinte) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§1º A adequação da frota aos limites previstos no *caput* deverá ocorrer em até 5 (cinco) anos a contar da data de publicação desta Lei.

§2º A partir de 5 (cinco) anos da publicação desta Lei, os limites de idade que trata o *caput* serão reduzidos na proporção de um ano a cada ano, até que seja atingida a idade máxima de 10 (dez) anos para veículos automotores e de 15 (quinze) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§3º Excepcionalmente, o transporte de PP poderá ser realizado com implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga acima da idade máxima estipulada neste artigo, até o limite de 15 (quinze) anos a mais, desde que possua autorização especial do órgão competente ou sua acreditada, devendo para isto ter sido aprovado em inspeção especial, a ser regulamentada pelo INMETRO.

Art 60. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamentos de rastreamento com intervalo máximo de posição a cada 10 (dez) minutos.

§1º Não poderá haver interrupção de posicionamento em intervalo maior que 30 (trinta) minutos, salvo em caso de defeito no equipamento ou quando o veículo estiver em área comprovadamente não monitorada;

§2º As informações referentes às posições, deverão ser mantidas por prazo mínimo de 90 (noventa) dias.

§3º As informações referentes às posições, deverão ser enviadas à ANTT conforme regulamento.

Art 61. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamento de telemetria, cujos requisitos técnicos serão definidos em regulamento, podendo ser integrado com o rastreador.

§1º Os veículos que possuam computador de bordo de série, que satisfaçam aos quesitos técnicos definidos em regulamento, ficam dispensados da instalação do equipamento objeto do *caput* deste artigo.

§2º A adequação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser feita em 5 (cinco) anos a contados da publicação desta Lei.

§3º As informações de registro obrigatório, modelo e prazo, bem como os intervalos e de envio obrigatório, serão regulamentadas pela ANTT.

SEÇÃO II

DAS RESPONSABILIDADES DO FABRICANTE, DO REFABRICADOR, DO RECONDICIONADOR E DO IMPORTADOR DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS PARA TRANSPORTE DE PP

Art 62. Os fabricantes, refabricadores e recondicionadores de equipamento destinado ao transporte de produtos perigosos respondem, penal e civilmente, por sua qualidade e adequação ao fim a que se destinam.

Art 63. Cumpre ao fabricante, refabricador ou recondicionador atender os requisitos estabelecidos pela autoridade competente, quer seja na construção, montagem ou modificação dos equipamentos e implementos, e, em caso de fiscalização em transportador dos quais for fornecedor, entregar à autoridade competente as informações solicitadas.

SEÇÃO III

DAS SITUAÇÕES DE RISCO E INFRAÇÕES NA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE DE PP

Art 64. Observada qualquer infração ao que preceitua esta Lei, que configure situação de grave e iminente risco à integridade física de pessoas, à segurança pública ou ao meio ambiente, a autoridade com circunscrição sobre a via deve reter o veículo, liberando-o depois de sanada a irregularidade, podendo, se necessário, determinar:

I – a remoção do veículo para local seguro, podendo autorizar o seu deslocamento para local onde possa ser corrigida a irregularidade;

II – o descarregamento, a transferência dos produtos para local seguro, ou o transbordo para outro veículo adequado; e

III – a eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição, sob a orientação do fabricante ou do importador dos produtos e, quando possível, com a presença do representante da seguradora.

§1º Caso a situação não se configure como de grave e iminente risco, a autoridade competente deve autuar o infrator e liberar o veículo para continuidade do transporte.

§2º As providências de que trata o presente artigo serão adotadas em função do grau e da natureza do risco, mediante avaliação técnica e, sempre que possível, com o acompanhamento do fabricante ou importador dos produtos, expedidor, transportador, contratante do transporte, representante da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros, e de órgão do meio ambiente.

§3º Enquanto retido, o veículo permanecerá sob a guarda da autoridade com circunscrição sobre a via, sem prejuízo da responsabilidade do transportador pelos fatos que deram origem à retenção.

SEÇÃO IV

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PP

Art 65. O transporte rodoviário internacional de produtos perigosos, em território nacional, reger-se-á com base nesta Lei, observadas, no que couber, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil.

Parágrafo único. Sem prejuízo do estipulado nesta Lei, a ANTT poderá regulamentar outras obrigações no transporte internacional de produtos perigosos em território nacional.

Art 66. As Empresas de Transporte Internacional, com sede fora do Brasil, quando transportando PP em território nacional, deverão igualmente seguir o estipulado nesta Lei e demais regulamentações brasileiras.

SEÇÃO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

Art 67. Compete à ANTT, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de produtos perigosos.

Art 68. A ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização do Capítulo III desta Lei, bem como de outras obrigações acessórias para obtenção das autorizações às Empresas de Transporte, e demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidos no transporte de produtos perigosos.

Parágrafo único. A fiscalização da observância das normas referentes às operações de transporte terrestre de produtos perigosos incumbe à ANTT, sem prejuízo da competência da Polícia Rodoviária Federal e dos demais órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via por onde transite o veículo transportador.

Art 69. Sem prejuízo do cumprimento das legislações de cada Unidade Federada, se a empresa de transportes obtiver permissão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA – para transporte de produto perigoso em território brasileiro, fica dispensada da obrigatoriedade da permissão para cada Estado, Distrito Federal e Município.

Art 70. Na aplicação do disposto nesta Lei no que se refere a produtos perigosos, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

CAPÍTULO IV

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art 71. As infrações ao disposto nesta Lei serão punidas com as seguintes penalidades e medidas administrativas:

I – Penalidades:

a) advertência;

b) multa;

c) suspensão do RNTRC;

d) cancelamento do RNTRC;

e) suspensão do cadastro único do MTRC;

f) cancelamento do cadastro único do MTRC.

II – Medidas administrativas:

a) retenção do veículo;

b) recolhimento do documento do RNTRC;

c) recolhimento do documento do cadastro único do MTRC;

d) remoção do veículo;

e) descarregamento, transferência e transbordo de carga;

f) eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição.

§1º O cometimento de duas ou mais infrações ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente.

§2º A aplicação das penalidades estabelecidas nesta Lei não exclui a aplicação de outras previstas em legislação específica ou em regulamento da ANTT, nem exonera o infrator das cominações civis e penais cabíveis.

§3º No caso de reincidência na mesma infração, no período de doze meses, aplicar-se-á a penalidade multiplicada pela quantidade de reincidências, conforme regulamentação da ANTT.

§4º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente se considerado inconsistente, irregular ou se, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, não for expedida a notificação da autuação, nos termos de regulamento.

§5º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado inconsistente em caso de autuações por evasão de fiscalização ou excesso de peso, sem a devida comprovação fotográfica.

§6º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, na forma regulamentada pela ANTT, o infrator será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

Art 72. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I – gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 500 DES;

II – grave, punida com multa de valor correspondente a 250 DES;

III – média, punida com multa de valor correspondente a 100 DES;

IV – leve, punida com multa de valor correspondente a 50 DES.

Parágrafo único. Infrações de gravidade média e leve, não havendo reincidência no período de 12 (doze) meses, poderão ser substituídas por advertência, nos termos de regulamento.

Art 73. A ANTT disporá em regulamento sobre as infrações ao disposto nesta Lei e em seus regulamentos, especificando as possíveis infrações e seus autores, as medidas administrativas aplicáveis bem como a gravidade da conduta, nos termos do artigo anterior.

Art 74. Os agentes da fiscalização da ANTT terão livre acesso aos documentos e dependências do contratante do serviço de transporte, do expedidor, do recebedor, do

destinatário, da GRTR, da ETC, do OL, do TAC, da ETPP, da CTC, da TCP, da EAE e da OEF, no que se fizer necessário para a fiscalização do cumprimento desta Lei e seus regulamentos.

Parágrafo único. Também estão sujeitas ao disposto no *caput* as empresas e os veículos de transporte rodoviário de passageiros que transportarem cargas, nos termos §3º do art. 2º.

CAPÍTULO V

DA RESPONSABILIDADE SUBSIDÍARIA NO TRANSPORTE DE CARGAS

Art 75. Além dos nomeados nos artigos 3º e 4º desta Lei, também são responsáveis subsidiários pelo cumprimento desta Lei, no que a cada um compete, e que determina este artigo, as seguintes categorias:

I – Contratante: pessoa física ou jurídica contratualmente responsável pelo pagamento direto do frete ao Transportador, para prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas e serviços correlatos;

II – Expedidor: pessoa física ou jurídica que entrega a carga, de propriedade sua ou de outrem, ao transportador para efetuar o serviço de transporte, sendo, no caso de subcontratação ou redespacho, considerado como expedidor o transportador que entrega a carga para que outro transportador efetue o serviço de transporte;

III – Consignatário: pessoa física ou jurídica que tem a guarda temporária de mercadoria de propriedade de outrem, para armazenagem temporária ou comércio;

IV – Subcontratante: ETC, OL ou CTC que contrata outro transportador para realização do transporte de cargas para o qual fora contratado;

V – Subcontratado: transportador que foi contratado por outro para realização do transporte de cargas para o qual o primeiro fora contratado;

VI – Recebedor: aquele que recebe a carga do transportador, podendo ser o destinatário ou não.

§1º Os sujeitos nomeados nos incisos II e IV deste artigo, e também a OEF, são corresponsáveis pela verificação da documentação prevista no artigo 11 desta Lei.

§2º Os sujeitos nomeados nos incisos I, II, III, IV, e VI deste artigo, e também a OEF, são corresponsáveis pela estadia de que trata esta Lei.

§ 3º A OEF é adicionalmente corresponsável pelo pagamento dos serviços de transporte e demais taxas e adicionais do contrato de serviço, em relação às operações por ela organizadas, ou das quais fez corretagem.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 76. Os valores referentes a taxas, impostos e contribuições que estiverem destacados no documento fiscal de transportes por substituição tributária, não serão considerados receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirão base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem serão integrados à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Parágrafo único. O valor do pedágio, quando destacado no documento fiscal, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem será integrado à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Art 77. Para fins de redução de acidentes através do aprendizado, ficam as comissões instituídas no Decreto nº 5.098, de 2004, obrigadas a investigar acidentes ocorridos em via pública, quando houver contaminação ambiental ou resultar em fatalidade ou letalidade.

§1° Caberá à comissão com jurisdição sobre o local do acidente a investigação dos fatos e o envio do relatório final à ANTT.

§2° A ANTT definirá em regulamento as obrigações, o modelo de relatório, e o prazo para apresentação.

Art 78. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 10. .....

.....

XXVI - 1 (um) representante do Ministério do Trabalho e Emprego.

XXVII - 1 (um) representante da Câmara dos Deputados, designado pela Comissão de Viação e Transportes.

XXVIII - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

XXIX - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios.

XXX - 1 (um) representante da Polícia Rodoviária Federal.

....." (NR)

.....

"Art. 12. .....

.....

XVI – representar o Brasil em congressos ou reuniões internacionais, por meio do Presidente ou Conselheiro designado pelo Colegiado." (NR)

"Art. 13. .....

.....

§3º As Câmaras Temáticas serão coordenadas por Conselheiros do CONTRAN e respectivos suplentes, eleitos por este Colegiado, para mandato fixo, nos termos de regulamento.

....." (NR)

.....

"Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, Autorização Especial de Trânsito – AET –, por viagem ou com validade determinada, devendo ser atendidas as medidas de segurança considerada necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§1º Quando se tratar de autorização por viagem, a mesma será concedida mediante requerimento, que especificará as características do veículo ou combinação de veículos de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§2º O CONTRAN regulamentará o regime especial de AET para combinação de grupo de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, que não se enquadrem nos limites de peso e dimensões estabelecidos, isentando a obrigatoriedade de AET por viagem e por

veículo, quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, além de veículos de mesmas características, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§3º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, com limites de peso bruto total combinado (PBTC) acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo e nas capacidades técnicas determinadas pelos fabricantes, e nas dimensões estabelecidas pelo CONTRAN, a AET será válida pelo prazo máximo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, e será concedida pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, condicionada à apresentação, pelo interessado, de estudos técnicos de desempenho mecânico e estrutural elaborados por empresas credenciadas junto ao respectivo órgão ou entidade, conforme critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§4º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, com limites de PBTC acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, com comprimento máximo de 26 (vinte e seis) metros, será concedida AET para tráfego diuturno em rodovias de pista simples com duplo sentido de direção, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§5º A concessão de AET não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos possa causar à via ou a terceiros.

§6º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões, com peso bruto total (PBT) ou total combinado (PBTC) até 108 (cento e oito) toneladas, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, AET com prazo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§7º Para a concessão da AET somente poderá ser cobrada a taxa de expedição, sendo vedada a cobrança de qualquer valor adicional, a qualquer título.

§8º Fica dispensada a obrigatoriedade de apresentação do estudo de viabilidade para a obtenção de AET, quando for utilizado o reboque ou semirreboque constituído por módulos hidráulicos, com eixos direcionais e com oito pneus cada, com distância entre eixos igual ou maior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), com peso de até doze toneladas por eixo, para o transporte de cargas indivisíveis, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§9º Para combinações de veículos de carga com PBTC de até 57 (cinquenta e sete) toneladas, que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, não será obrigatório o uso de veículo com tração dupla 6 x 4 (seis por quatro).

§10. No transporte de veículos e máquinas, fica dispensada a obrigatoriedade de AET quando as dimensões do conjunto não excederem 23 (vinte e três) metros de comprimento e 4,95 (quatro e noventa e cinco) metros de altura, exceto se o conjunto apresentar excesso lateral.

§11. Será de responsabilidade do proprietário e do condutor do veículo ou da combinação de veículos a observância da compatibilidade de suas dimensões com as dimensões das obras de arte no percurso.” (NR)

.....

“Art. 104. .....

.....

§ 8º A classificação dos veículos envolvidos em acidente de trânsito, no que concerne à monta dos danos, será realizada por Instituição Técnica Licenciada ou por Entidade Pública ou Paraestatal, nos termos de regulamentação do CONTRAN.” (NR)

“Art. 261. .....

.....

§12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, o limite de 20 (vinte) pontos, previsto no inciso I do *caput*, será estendido para:

I – 25 (vinte e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de duas infrações gravíssimas;

II – 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não conste mais de uma infração gravíssima;

III – 35 (trinta e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não conste infração gravíssima; e

IV – 40 (quarenta) pontos, desde que na referida pontuação não conste qualquer infração grave ou gravíssima." (NR)

Art 79. Para os fins do disposto no art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho — CLT, aprovada pelo decreto 5.452, de 1º de maio de 1943, excetuam-se da base de cálculo para apuração dos cargos legalmente reservados e do número de aprendizes a serem contratos os motoristas empregados da ETC, OL, ETPP, CTC e TCP.

Art 80. O prazo para cumprimento das obrigações de cadastro e renovação do RNTRC que trata esta Lei será de 1 (um) ano contados da data de sua publicação, de forma escalonada por categoria, nos termos de cronograma a ser definido em regulamento da ANTT.

Parágrafo único: A ANTT terá o prazo de 1 (um) ano para definir as obrigações referidas no *caput* deste artigo.

Art 81. As multas emitidas pela ANTT até a data de publicação desta Lei, referentes à evasão de fiscalização, ficam convertidas em advertência.

Art 82. Os arts. 10 e 11 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 10..... .....

.....

§1º O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

§2º Nos locais onde não houver manifesto interesse da iniciativa privada na implantação de locais de espera, pontos de parada e descanso, o poder público com jurisdição sobre a via deverá priorizar a construção de estrutura pública de apoio aos motoristas. (NR)

Art.11.....

.....

§3º O poder público competente deverá vistoriar e cadastrar os estabelecimentos existentes nas vias que poderão ser reconhecidos como ponto de parada e descanso.(NR)"

Art 83. Fica instituída a Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas – CP-TRC, com o objetivo consultivo de suporte ao Governo Federal para melhoria e sustentabilidade do setor de transporte rodoviário de cargas, através de estudos técnicos e da colaboração dos participantes do setor.

§1º CP-TRC estará sob coordenação do Ministério dos Transportes, e poderá realizar ações, atividades e projetos formulados e executados de forma participativa e integrada pelo Ministério dos Transportes, representantes do setor de transporte rodoviário de cargas e usuários deste serviço.

§2º O prazo de instalação da CP-TRC será de 6 (seis) meses, a contar da data de publicação desta Lei.

§3º Caberá à CP-TRC:

I - elaborar e manter constante atualização de planilhas de custo orientativa por área de transporte;

II – sugerir melhoria para aperfeiçoamento técnico e operacional do setor de TRC;

III – colaborar nos estudos de concessões, permissões e outorgas na área de infra-estrutura do setor de TRC, inclusive de implantação e precificação de pedágios;

IV – fiscalizar a administração, precificação e manutenção do bem público no setor de TRC privatizado, sob permissão, concessão ou outorga.

§4° A CP-TRC terá a seguinte composição:

I - um representante e um suplente de cada Ministério a seguir indicado:

a) dos Transportes, que a coordenará;

b) das Cidades;

c) do Trabalho e Emprego; e

d) da Justiça.

II - um representante e um suplente de cada instituição a seguir indicada:

a) ANTT;

b) Confederação Nacional do Transporte - CNT;

c) Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos – CNTA;

d) Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB;

e) Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT; e

f) Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística – CNTTL.

III – até quatro representantes de entidades representativas dos usuários de transporte rodoviário de cargas.

§5º Os representantes de que tratam os incisos I e II do § 4° deste artigo, e seus respectivos suplentes, serão indicados pelos titulares dos Ministérios e instituições representadas.

§6º Caberá ao Ministério dos Transportes a indicação das entidades representativas de que trata o inciso III do §4° deste artigo, e a cada entidade nomear seus representantes e suplentes.

§7º A participação nas atividades da CP-TRC será considerada função relevante, não remunerada.

§8º O Ministério dos Transportes poderá, excepcionalmente, convidar outros representantes de órgãos públicos e entidades privadas, com finalidade orientativa.

§9º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros na CP-TRC correrão por conta das dotações dos Ministérios, instituições e segmentos representados.

§10° Caberá ao Ministério dos Transportes a regulamentação do funcionamento da CP-TRC.

Art 84. Os veículos automotores de carga e implementos rodoviários inscritos no RNTRC deverão adequar-se ao sistema de identificação veicular estabelecido por meio do acordo internacional do MERCOSUL do qual o Brasil seja signatário, na forma e prazo previstos neste acordo, obedecendo as especificações complementares do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, tendo o Sistema Integrado de Informações de Segurança do MERCOSUL – SISME/INFOSEG como sistema de consultas e de intercâmbio de informações sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes.

Parágrafo Único. A ANTT deverá divulgar, em até 60 dias, cronograma a fim de viabilizar o cumprimento do *caput* deste artigo em até um ano, a partis da publicação desta Lei

Art 85. É obrigatória a identificação eletrônica do veículo automotor de carga e implemento rodoviário inscrito no RNTRC, na forma a ser estabelecida pela ANTT, mediante instalação de Dispositivo de Identificação Eletrônica – DIE, cabendo ao Transportador:

I – adquirir o DIE, que é único e exclusivo por veículo automotor de carga e por implemento rodoviário;

II – providenciar a instalação do DIE, mediante agendamento, em pontos habilitados pela ANTT;

III – garantir a manutenção do DIE, assegurando sua inviolabilidade e adequado funcionamento;

IV – substituir, imediatamente, o DIE, em caso de inutilização ou mal funcionamento, seja qual for o motivo.

§1º Em caso de problemas técnicos no dispositivo por defeitos de fabricação ou baixa resistência, a substituição de que trata o inciso IV deste artigo será feita pelo fornecedor do dispositivo sem ônus para o transportador.

§2º O DIE poderá estar integrado nas placas veiculares no padrão do MERCOSUL, dispensando assim o uso do lacre de segurança, conforme previsto no § 9º do art. 115 da Lei 9.503, de 1997.

Art 86. Será cassada a eficácia da inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ –, do posto revendedor de combustíveis automotivos que utilizar qualquer dispositivo mecânico ou eletrônico, acionado por controle remoto ou não, que acarrete o fornecimento ao consumidor de volume de combustível diverso do indicado na bomba medidora, observadas as variações volumétricas permitidas pelo órgão metrológico competente.

Parágrafo único. Também será cassada a eficácia da inscrição do posto revendedor que utilizar qualquer dispositivo que acarrete, na totalização do valor cobrado do consumidor, preço diverso do indicado na bomba medidora.

Art 87. Será cassada a eficácia da inscrição no CNPJ, do estabelecimento que adquirir, distribuir, transportar, estocar, vender ou revender derivados de petróleo, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, em desconformidade com as especificações estabelecidas pelo órgão regulador.

Art 88. As infrações referidas no art. 87 desta Lei serão apuradas na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal e comprovadas por meio de laudo elaborado pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia ou órgão delegado integrante da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – RBMLQ-I, respeitada a normatização da Agência Nacional do Petróleo – ANP.

Art 89. As desconformidades referidas no artigo 88 desta lei serão apuradas na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal e comprovadas por meio da utilização de marcadores físicos e químicos aplicáveis no combustível e derivados, garantindo a rastreabilidade e integridade do produto comercializado em todas as etapas da cadeia produtiva até o consumidor final, mediante regulamentação a ser produzida pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia ou órgão delegado integrante da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – RBMLQ-I, respeitada a normatização da Agência Nacional do Petróleo – ANP.

Art 90. A cassação da eficácia da inscrição, previstas nos artigos 87 e 88 desta Lei, implicará ao estabelecimento e empresa penalizados o impedimento de requerer nova inscrição no CNPJ no mesmo ramo de atividade pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da cassação.

Art 91. A cassação da eficácia da inscrição, previstas nos artigos 87 e 88 desta Lei, implicará aos sócios do estabelecimento e empresa penalizados, pessoas físicas ou jurídicas, o impedimento de exercerem o mesmo ramo de atividade, mesmo que em estabelecimento distinto daquele, pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da cassação.

Art 92. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos que já exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas a inscrição no RNTRC e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

Art 93. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 284, de 28 de fevereiro de 1967; o Decreto-Lei nº 1.438, de 26 dezembro de 1975; o Decreto-Lei nº 1.582, de 17 de novembro de 1977; a Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984; a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001; a Lei n° 11.442, de 5 de janeiro de 2007; e a Lei nº 12.667, de 15 de junho de 2012.

Sala das Comissões, em de de 2017 .

Deputado TONINHO WANDSCHEER
Presidente

Deputado NELSON MARQUEZELLI
Relator

VOTO EM SEPARADO

I - RELATÓRIO

O eminente relator, Deputado Nelson Marquezelli, apresentou seu parecer a esta Comissão Especial, no qual oferece Substitutivo ao Projeto de Lei (PL) nº 4.860, de 2016, de autoria da nobre Deputada Christiane de Souza Yared, que tem por objetivo instituir normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional, além de outras providências.

Ao PL nº 4.860/16 foram inicialmente apresentadas 56 emendas nesta Comissão. Aberto novamente o prazo regimental, foram apresentadas cento e cinquenta e uma emendas ao Substitutivo do Relator. As emendas ao Substitutivo de nºs 30, 31,32 e 43, de autoria do nobre Deputado Jerônimo Goergen, foram retiradas pelo autor.

II - VOTO

Considerando o texto do Substitutivo apresentado pelo eminente relator, entendemos essencial a realização de ajustes, que permitam adequar o texto final às reais necessidades do transporte de cargas no Brasil.

Dessa forma, buscamos alterar o texto proposto, nos seguintes pontos:

1) Que sejam consideradas como cargas próprias aquelas que, mesmo sendo de terceiros, sejam transportadas como retorno do transporte de produtos agrícolas. Essa medida evitará o tráfego desnecessário de caminhões vazios por nossas estradas. O transportador próprio de soja, por exemplo, poderá retornar do porto com cargas de adubos e outros insumos.

2) O transportador autônomo de cargas poderá ter entre um e três veículos.

3) A ETPP também poderá emitir o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

4) Inclui-se a guia de remessa manual para agricultor como documento válido nos casos de extração de madeira ou quando o transporte tiver origem ou destino em estabelecimento rural.

5) Para concessão de incentivos na renovação de frota, substitui-se o crédito de carbono por compensação ambiental, termo mais amplo e adequado;

6) Exclui-se do texto a duração mínima de contratos de transporte. Trata-se de acordo entre privados, que podem contratar da forma que entenderem mais adequada.

7) Exlui-se a intermediação obrigatória de entidades sindicais junto a agentes financeiros, fabricantes e concessionárias, para o TAC e a ETPP.

8) Retira-se da obrigatoriedade de inspeção anual os veículos destinados ao transporte de carga viva, que estavam sendo equiparados a veículos que realizam recarga pressurizada e de transporte de produtos perigosos.

9) Retira-se do texto a Seção que trata de inspeção veicular, tema já abordado em Comissão Especial desta Casa, e que aguarda deliberação do Plenário.

Diante do exposto, nossa análise:

QUANTO À ADMISSIBILIDADE

Verificamos que Emendas foram entregues e recebidas tempestivamente na secretaria da Comissão, obedecendo aos requisitos regimentais correspondentes.

QUANTO À CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA.

Sob o ponto de vista da constitucionalidade e da juridicidade, das proposições em análise respeitam os requisitos constantes do art. 62 da Constituição Federal e harmonizam-se com a Carta Maior, pois pretendem a valorização do trabalho, a segurança viária, a organização dos transportes, a livre circulação e a fiscalização de atividades realizadas desenvolvidas nas rodovias.

Quanto à técnica legislativa, a proposição obedece à Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

QUANTO À ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

No que se refere à adequação orçamentária e financeira, a leitura das proposições revela que as sugestões contidas nas emendas têm apenas caráter normativo, sem influência nas receitas ou despesas na esfera Federal.

QUANTO AO MÉRITO

Da análise do conteúdo das proposições concluímos que o objetivo de todas foi o de aperfeiçoar o texto do Substitutivo. Porém, não lograram tal êxito as Emendas nºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 14, 15, 17, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 75, 77, 78, 80, 82, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 132, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 142, 144, 145, 146, 148, 149, 150 e 151.

Com a devida vênia aos autores, essas sugestões não puderam ser acolhidas porque implicavam um desvirtuamento ou extensão para além do razoável das bases em que se sustenta o substitutivo, tornando a regulamentação pretendida, em muitos casos, inaplicável ou burocratizando as relações comerciais na área de transporte e onerando de forma excessiva as partes envolvidas na atividade.

Por sua vez, as emendas nºs: 7, 8, 10, 12, 13, 16,18, 19, 20, 24, 28, 34, 41, 42, 44, 46, 47, 51, 52, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 89, 91, 93, 102, 106, 108, 110, 115, 128, 131, 133, 137, 141, 143 e 147 promoveram correções de forma e conteúdo, por meio de alterações e acréscimos ao texto do Substitutivo, que, sem dúvida, ajudaram a distribuir melhor os ônus financeiros trazidos pelo Marco Regulatório proposto, além de equilibrar os direitos e deveres das partes e dar transparência e eficácia aos sistemas de fiscalização, acompanhamento e regulamentação da matéria.

Diante de todo o exposto, **o voto é** pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e não implicação orçamentária e financeira das Emendas ao Substitutivo do Relator. **No mérito, vota-se**,

Pela rejeição das Emendas nºs: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 14, 15, 17, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 75, 77, 78, 80, 82, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 132, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 142, 144, 145, 146, 148, 149, 150 e 151.

Pela aprovação das Emendas ao Substitutivo do Relator nºs: 7, 8, 10, 12, 13, 16,18, 19, 20, 24, 28, 34, 41, 42, 44, 46, 47, 51, 52, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 89, 91, 93, 102, 106, 108, 110, 115, 128, 131, 133, 137, 141, 143 e 147, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2017.

Deputado VALDIR COLATTO

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.860, de 2016.

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º. Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC – em vias públicas, os mecanismos e a responsabilidade nas operações de transporte, e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL

Art 2º. O TRC é atividade de natureza comercial, aberto à exploração por pessoa física ou jurídica, em regime de livre concorrência, nas seguintes modalidades:

I - por conta de terceiros e mediante remuneração;

II - de carga própria, em veículo próprio, sem remuneração.

§1º Entende-se como carga própria aquela que se destine exclusivamente a consumo próprio do transportador, ou de sua controladora ou controlada, bem como a distribuição dos produtos por eles produzidos ou comercializados, inclusive quaisquer cargas, próprias ou de terceiros, transportadas como retorno do transporte de produtos agrícolas.

§2º Em qualquer modalidade, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, em categoria específica que terá validade de 3 (três) anos.

§3° As empresas de transporte rodoviário de passageiros, para realizar o transporte de cargas comerciais em seus veículos, deverão atender aos requisitos de documentação e seguros de carga previstos nesta Lei, nos termos de regulamentação da ANTT.

SEÇÃO I

DAS CATEGORIAS

Art 3º. São categorias econômicas do TRC:

I – Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que exerce habitualmente atividade profissional de transporte rodoviário de cargas,

por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária, em qualquer caso, de no mínimo 1 (um) e no máximo 3 (três) veículos automotores de carga, registrados no órgão de trânsito na categoria “aluguel”;

II – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

III – Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, sociedade cooperativa na forma da Lei constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerça atividade de transporte rodoviário de cargas. As demais categorias previstas neste artigo que aderirem à CTC perderão o seu RNTRC passando a utilizar exclusivamente o registro RNTRC da cooperativa. A ETC que associar-se fica proibida de mudar de categoria pelo prazo de no mínimo 12 meses. Após esse prazo, fica permitida nova mudança, desde que não haja débitos no CNPJ e/ou do CPF dos sócios vinculados àquela ETC nos últimos 24 meses, conforme regulamentação da ANTT.

IV – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 1 (um) automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

V – Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP, pessoa física ou jurídica que exerça, em veículo próprio, registrado na categoria “particular”, a atividade de transporte de carga própria;

VI – Operador Logístico – OL, pessoa jurídica que tenha o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica, prestando serviços logísticos, tais como transporte, armazenagem e gerenciamento de estoques, inclusive por meio de multimodalidade, diretamente ou por intermédio de terceiros, e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”.

VII – Empresa de Transporte de Valores – ETV, pessoa jurídica constituída na forma de lei específica, autorizada pela Polícia Federal a transportar numerários e valores.

§1° Na ETPP, fica proibida a participação como sócio de pessoa física ou jurídica que participe de capital em outra empresa inscrita no RNTRC, de pessoa jurídica com sede no Exterior, mesmo que tenha filial, sucursal, agência ou representação no País, bem como de pessoa jurídica constituída sob a forma de sociedades por ações.

§2° A ETV será regulamentada pela ANTT quanto aos mecanismos de operação e as obrigatoriedades para cadastramento, bem como a sobre as despesas em relação a apólices de seguros.

§3º Para os fins desta Lei, equipara-se, no que couber, a ETPP ao TAC.

Art 4º. São categorias complementares do TRC:

I – Motorista de Transporte Rodoviário de Cargas – MTRC, motorista profissional empregado, autorizado pela ANTT a dirigir veículo de carga;

II – Responsável Técnico – RT, profissional com formação ou experiência técnica em transportes, que responde pela observância de programa interno de segurança, adequação e manutenção de veículos, equipamentos e instalações, bem como pela qualificação e treinamento profissional dos motoristas e de prestadores de serviço na área de transporte rodoviário de cargas;

III – Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário – GRTR, pessoa jurídica que assume o gerenciamento e monitoramento dos riscos durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta e armazenamento até a entrega, com objetivo de mitigar desvios, acidentes, furtos e roubos da carga e do veículo;

IV – Empresa de Atendimento a Emergências – EAE, pessoa jurídica que assume o gerenciamento, monitoramento, atendimento emergencial e pós-emergencial no caso de acidentes com produtos perigosos e contaminantes durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, com objetivo de mitigar as consequências danosas ao meio ambiente e às pessoas, respondendo junto ao transportador e órgãos públicos pelos atendimentos às emergências por ela assumidos.

V – Instituição de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete – IPEF, pessoa jurídica que, por sua conta e risco, provê meio de pagamento eletrônico de frete, não podendo atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico nem possuir vinculação societária, direta ou indireta, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia, e emitentes de documento de transporte;

VI – Empresa de Vale-Pedágio – EVP, pessoa jurídica responsável por disponibilizar, divulgar e comercializar, em âmbito nacional, o Vale-Pedágio obrigatório de que trata a Lei, e disponibilizar e instalar os programas de computador, aplicativos e equipamentos necessários à operação de sistema automatizado;

VII – Operadora Eletrônica de Frete – OEF, pessoa jurídica responsável por intermediar serviços de transporte entre contratantes, transportadores autônomos, empresas e cooperativas de transporte, por meio de plataforma tecnológica.

Parágrafo Único: Caberá à ANTT a definição de estrutura curricular mínima dos cursos de formação, ou a forma de comprovação de experiência técnica, para o exercício da função de Responsável Técnico bem como a regulamentação para cada categoria relacionada neste artigo.

Art 5º. A ANTT deverá disponibilizar, sem custo, o acesso aos sistemas de informações do RNTRC aos poderes de Polícia de trânsito.

SEÇÃO II

DA INSCRIÇÃO, DA SUSPENSÃO E DO CANCELAMENTO DO RNTRC

Art 6º. A ANTT estabelecerá os requisitos específicos para a inscrição no RNTRC, bem como sua validade, renovação, cancelamento e impedimento, de acordo com a categoria a que se referem aos artigos 3º e 4°, inclusive quanto à demonstração de capacidade financeira.

Parágrafo único. A ANTT manterá cadastro único para o MTRC, integrante do RNTRC, conforme regulamento, para o qual poderá utilizar, sem custos, os dados do Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH e do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED.

Art 7º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para as GRTR, EAE, IPEF, EVP e OEF é de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES), na data de sua habilitação pela ANTT, permitindo-se às já habilitadas a complementação em prazo fixado pela ANTT.

Art 8º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para a ETC e OL é de 300.000 (trezentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES), na data de sua habilitação pela ANTT, permitindo-se às já habilitadas a complementação em prazo fixado pela ANTT.

Art 9º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para o TCP é de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES) e o patrimônio líquido mínimo para a CTC é de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES) na data de sua habilitação, permitindo-se às já habilitadas a complementação da integralização em prazo fixado pela ANTT.

Parágrafo único: Admite-se capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 50.000 (cinquenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES) para TCP com apenas 1 (um) veículo, com capacidade máxima de carga de até 15 (quinze) toneladas.

Art 10. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para a ETPP, é de 150.000 (cento e cinquenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES) na data de sua habilitação, permitindo-se às já habilitadas a complementação da integralização em prazo fixado pela ANTT.

SEÇÃO III

DA DOCUMENTAÇÃO E DOS SEGUROS OBRIGATÓRIOS DA VIAGEM

Art 11. Fica criado o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de registro obrigatório nas operações de transporte rodoviário de cargas.

§1º Compete à ANTT estabelecer os modelos, forma de registro e conteúdo do DT-e, nos termos de regulamento.

§2º A ANTT e as Fazendas Públicas da União, dos Estados e do Distrito Federal poderão firmar convênio para compartilhamento, sem ônus financeiro, das informações contidas no DT-e, no Manifesto Eletrônico de Documento Fiscal (MDF-e), no Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), na Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), na Nota Fiscal de Serviço Eletrônica (NFS-e) e na Nota Fiscal Eletrônica ao Consumidor (NFC-e).

§3º A responsabilidade pelo registro do DT-e é da ETC, do OL, da ETPP, da CTC ou do TCP.

§4º Nos casos de extração de madeira, mudança, transporte municipal e em regiões metropolitanas ou quando o transporte tiver origem ou destino em estabelecimento rural, o TAC ou a ETPP ou o contratante poderão registrar o DT-e ou guia de remessa manual para agricultor, nos termos de regulamento.

§5º Aplica-se o disposto neste artigo à Empresa de Correios e Telégrafos e às Empresas de Transporte de Valores, quando estas realizarem transporte de mercadorias ou encomendas, ainda que em conjunto com correspondência ou valores, ficando sujeitas à fiscalização das mercadorias transportadas na forma da Lei.

Art 12. Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados, convenções internacionais ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de:

I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C, para cobertura de danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários: ETC, OL e CTC.

II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga – RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC, OL e CTC;

III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais – RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e utilizado no transporte rodoviário de carga.

§1º A responsabilidade pela contratação dos seguros de que tratam os incisos I e II do *caput* é do transportador ou cooperativa, conforme o caso, cabendo exclusivamente a estes a escolha da seguradora, sendo vedada a estipulação de apólice pelo contratante do serviço de transporte.

§2º A imposição pelo contratante do serviço de transporte de contratação de seguros de seguradora específica constitui infração à ordem econômica, punível nos termos da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§3º A imposição, pelo contratante do serviço de transporte, de contratação de seguros adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, terão os custos suportados diretamente pelo contratante do serviço e, neste caso, fica expressamente proibida qualquer outra obrigação por parte do transportador, inclusive de Plano de Gerenciamento de Risco – PGR.

§4º O seguro de que trata o inciso II poderá deixar de ser feito, quando previsto em contrato entre o contratante do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o contratante do serviço responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador.

§5º O seguro de que trata o inciso III deste artigo poderá ser feito em apólice globalizada, envolvendo toda a frota, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos, no valor mínimo de 50.000 (cinquenta mil) DES por cobertura.

§6º Todos os seguros de que trata o *caput* e os incisos deste artigo deverão ter limite compatível com as atividades ou valores de carga a que se destinam.

§7º Excepcionalmente, admite-se a contratação do seguro RC-DC pelo contratante do serviço, nos casos em que o transporte for de produto de origem agrícola, em caso de contratação direta do TAC ou ETPP, ficando, neste caso, o contratante do serviço responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador,-sem prejuízo do disposto no §4º.

§8º É nula a pactuação de qualquer instrumento ou cláusula que estabeleça a dispensa de direito de regresso ou que tenha por objeto isentar o transportador de ação de regresso por parte da seguradora ou do próprio contratante do serviço, em relação aos seguros previstos nos incisos I e II do *caput*.

§9º O transportador que contratar os seguros instituídos nos incisos I e II deste artigo, tem o direito de cobrar do contratante do serviço taxas acessórias adicionais ao frete, para custear esses seguros.

§10. Nos casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, é assegurado ao transportador o direito junto ao contratante do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte.

Art 13. As associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas, devidamente instituídas por regulação especial e constituídas nos termos da Lei, assegurada a participação, interveniência ou intermediação de corretor de seguros, habilitado e registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), ficam autorizadas a operar o auxílio mútuo, por meio de autogestão e rateio dos prejuízos, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus respectivos associados e cooperados, a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados, por eventos ocorridos.

§1º A competência privativa de regulação da operação de auxílio mutuo que trata o *caput* será do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, e a sua supervisão, fiscalização e viabilidade caberá à Superintendência de Seguros Privados – SUSEP.

§2º A autorização para composição, funcionamento e extinção das associações e cooperativas mencionadas no *caput*, será concedida respectivamente pelo sistema representativo da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores - FENACAT e da Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB, as quais deverão comunicar este ato à SUSEP, encaminhando cópia da documentação pertinente na forma digital.

§3º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas, que praticarem o auxílio mútuo de que trata o *caput*, só poderão atuar, comprovadamente, para seus associados e cooperados, cabendo à SUSEP estabelecer normas de conduta, aplicação de sanções administrativas e regras de fiscalização desta prática, conjuntamente com entidades representativas das instituições autorizadas mencionadas no parágrafo anterior.

SEÇÃO IV

DO GERENCIAMENTO DE RISCOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Art 14. Nos casos de seguros de contratação obrigatória RCTR-C e RC-DC, transportador e seguradora poderão estabelecer, em comum acordo, o PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro.

§1º Sendo o PGR parte integrante da apólice de seguros contratada, não poderá ser exigido do transportador um novo PGR.

§2º Poderão ser solicitadas ao transportador medidas adicionais não incluídas no PGR, tais como serviços de escolta, rastreamento, contratação de GRTR entre outras, desde que o solicitante assuma todos os custos e despesas decorrentes dessas medidas, pagando diretamente ao prestador do serviço ou ao transportador, conforme o caso.

§3º Os valores referentes aos serviços adicionais de que trata o §2º geram direito ao recebimento de taxa específica, incidente sobre o valor da carga, de acordo com sua natureza, e serão destacados em campo específico do documento fiscal de transporte, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos da cobertura securitária.

Art 15. Se a seguradora exigir PGR para a operação, o plano deverá ser informado com antecedência ao transportador, que poderá sugerir alterações se julgá-lo insatisfatório ou inaplicável, devendo, em caso de concordância, dar seu aceite formal, obrigando-se a cumpri-lo.

§1º O PGR deve estar em conformidade com a legislação em vigor, principalmente no que se refere às obrigações de repouso e descanso dos

motoristas de que trata a Lei, bem como atentar-se à segurança viária, considerando sempre locais de parada para refeição, descanso e repouso.

§2º Considera-se inválido o PGR se não houver um aceite formal por parte do transportador.

§3º Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados em caso de ocorrência de sinistro relativo a desvios de carga, perdas, roubo ou furto, bem como outros riscos cobertos pela apólice.

§4º A ANTT poderá regulamentar os PGR, com objetivo de garantir transparência e padronização de procedimentos.

SEÇÃO V

DAS RELAÇÕES CONTRATUAIS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Art 16. Em caso de subcontratação, o contrato a ser celebrado entre o transportador contratante e o subcontratado definirá a forma de prestação de serviço do subcontratado como agregado ou independente.

§1º Denomina-se “agregado” o TAC que coloca, com exclusividade, mesmo que periodicamente, veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por seu empregado, a serviço do contratante, mediante remuneração certa.

§2º Denomina-se “independente” o TAC que presta serviços de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

Art 17. A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o artigo anterior, com exclusividade ou não, ainda que feita habitualmente, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constituindo relação de trabalho, e, portanto, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

§1º Compete somente à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

§2º O foro para dirimir controvérsias decorrentes da contratação do transporte de cargas será o domicílio do contratado ou do local da prestação de serviço.

Art 18. As condições do contrato de transporte de carga de que trata esta Lei poderão ser ajustadas mediante acordos individuais ou coletivos homologados entre os sindicatos das categorias envolvidas, obedecidos os requisitos legais.

§1º Fica criado Centro de Conciliação do Transporte – Cecont –, que se regerá pelos mesmos requisitos das Câmaras de Conciliação, Mediação e

Arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, e funcionará sob a coordenação das entidades sindicais de empresas de transporte rodoviário de cargas e dos transportadores rodoviários autônomos de cargas, as quais indicarão seus membros colaboradores.

§2º Os contratos de transporte rodoviário de carga, de que trata esta Lei, poderão, a critério das partes, ser submetidos ao Cecont, como requisito prévio de ingresso judicial para resolver determinada questão.

§3º O Cecont tem como pressuposto a autocomposição, atendendo aos princípios da celeridade, economia e simplicidade.

Art 19. Salvo estipulação expressa, o pagamento do serviço de transporte será contra entrega da carga.

Parágrafo único. A inadimplência no pagamento do frete contratado implica multa de, no mínimo, 10% (dez por cento), além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, e correção monetária correspondente.

Art 20. O pagamento do serviço de transporte ao TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT, a critério do prestador de serviço.

§1º A conta de depósito ou o meio de pagamento deverá ser de titularidade do próprio TAC, identificada no documento eletrônico de transporte ou contrato de transporte.

§2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, são subsidiariamente responsáveis pela obrigação prevista no *caput* deste artigo, resguardado o direito de regresso.

§3º As tarifas bancárias decorrentes de pagamento eletrônico de frete ao TAC correrão por conta do responsável pelo pagamento, até o limite de uma transferência e dois saques por operação de transporte.

§4º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata este artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC.

§5º O descumprimento do disposto no *caput* sujeitará o infrator a multa administrativa, conforme regulamentação da ANTT, e à obrigação de indenizar o contratado em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete para a viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

§6º A CTC deverá efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do *caput* deste artigo.

§7° Para cumprimento do disposto no *caput* deste artigo a IPEF deverá disponibilizar simultaneamente o pagamento eletrônico e o depósito em conta corrente ou poupança.

Art 21. Salvo em caso de retenção de impostos e de contribuições previstas em Lei ou convencionados por acordo entre o contratante e o

sindicato do contratado, ou entre os sindicatos das categorias, ficam proibidos descontos de qualquer natureza por parte do contratante sobre o valor dos serviços realizados, sem a prévia e expressa autorização do transportador.

§1º Os descontos referentes a avarias e faltas, acordados entre as partes, somente poderão ser realizados, por meio de emissão de documento fiscal idôneo pelo contratante do serviço ou remetente.

§2º Sem prejuízo do disposto no *caput* e no parágrafo anterior, descontos em razão de danos e avarias nas mercadorias transportadas ficam ainda condicionados à entrega dos produtos salvados ao transportador ou à seguradora.

Art 22. Todos os custos de serviços acessórios ao transporte tais como carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, gerenciamento de risco, escolta, dentre outros que o contratante, recebedor ou expedidor impuser ao transportador, são de responsabilidade do contratante.

SEÇÃO VI

DO PRAZO DE ENTREGA, DEVOLUÇÃO E RETORNO DA CARGA TRANSPORTADA

Art 23. A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao recebedor ou destinatário.

Parágrafo Único: A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo recebedor ou destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art 24. O transportador informará ao contratante ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou documento fiscal de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria, conforme regulamentação da ANTT.

§1º O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro do prazo estabelecido, conforme o *caput*.

§2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos, contados da data estipulada, o contratante ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las, poderá declará-las perdidas, salvo em caso de ocorrência de trânsito, problemas de trafegabilidade, quebra do veículo, de fiscalização de trânsito, que deverão ser comunicadas pelo transportador ao contratante.

§3º Quando a carga por qualquer motivo ficar armazenada nas dependências do transportador, esse fato deverá ser informado ao contratante.

§4º Sem prejuízo do direito do transportador de cobrança da armazenagem, a carga de que trata o parágrafo anterior ficará à disposição do interessado, pelo prazo de 15 (quinze) dias após a comunicação, se outra condição não for pactuada, findo o qual, não sendo retirada, será considerada

abandonada, ficando o transportador autorizado a dar-lhe o destino que melhor lhe parecer.

§5º Sem prejuízo do valor do frete, não sendo a carga retirada ou descarregada, o contratante ficará obrigado a indenizar o transportador pela armazenagem no valor previsto em contrato ou no documento de transporte, pelo tempo total em que a carga ficar à disposição.

§6º Se a carga for perecível e houver recusa de recebimento pelo destinatário, por problemas alheios ao transportador, o contratante ficará responsável pelo destino correto e descarte da carga e sujeito ao pagamento do frete da viagem e do deslocamento de ida e volta até o local por ele designado, acrescido dos impostos e taxas correspondentes.

§7º O transportador arcará com os prejuízos causados por atraso na entrega, exceto por motivo de força maior ou caso fortuito, além das ressalvas contidas no §2º deste artigo.

§8º A responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete, salvo disposição contratual em contrário.

§9° Salvo outra condição pactuada em contrato, no caso de devolução, parcial ou total de carga, embalagem ou paletes, o contratante pagará ao transportador, no mínimo, o valor equivalente ao frete de ida, considerada a capacidade total de transporte do veículo, inclusive reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios na forma da Lei.

SEÇÃO VII

DO TEMPO E DA OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA

Art 25. O prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de carregamento ou descarga, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,59 (um real e cinquenta e nove centavos) por tonelada/hora ou fração.

§1º A importância de que trata o *caput* será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC – ou outro índice que venha a sucedê-lo.

§2º No caso de bem perecível, mercadoria com validade expirando ou produto perigoso, poderá ser ajustado prazo máximo de descarregamento reduzido, conforme a natureza da mercadoria, mediante ajuste entre as partes.

§3º O contratante ou o destinatário da carga são obrigados a registrar o horário de chegada do veículo nas dependências dos respectivos estabelecimentos, nos termos de regulamento, sujeitando-se, em caso de descumprimento, a multa administrativa.

§4º Não havendo o registro por parte do contratante ou destinatário da carga, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamentação da ANTT.

§5º O previsto no presente artigo poderá ser ajustado mediante acordo que deverá ser homologado entre o contratante e o sindicato do contratado. Na hipótese de subcontratação, igualmente deverá ser ajustado

mediante acordo, devendo ser homologado entre o contratado e o sindicato do subcontratado.

§6º Nos casos de transportes especiais, com pesos e dimensões excedentes, os prazos e valores referentes à estadia serão negociados entre contratante e transportador.

Art 26. Na realização dos serviços de carga e descarga deverão ser obrigatoriamente observados os seguintes quesitos:

I - na carga-lotação, assim entendida a carga na qual há exclusividade do veículo para um tomador de serviço, salvo o estabelecido no inciso III deste artigo, os serviços de carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, colocação e retirada de travessas, e outros necessários ao carregamento ou descarregamento, são obrigações do expedidor e do recebedor;

II - é vedada a realização dos serviços relacionados ao carregamento, descarregamento e acondicionamento da carga pelos motoristas, exceto no caso de transporte de mudanças, de veículos automotores, de cargas especiais ou excedentes, e de produtos liquidos e gasosos a granel, sendo, nestes casos, obrigatória a comprovação de treinamento para as tarefas;

III – para maior segurança e mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos liquidos e gasosos, ou efetuados sob pressurização, serão prioritariamente realizadas pelos motoristas profissionais, os quais deverão ter comprovado treinamento para as tarefas, bem como atender às normas de segurança e saúde do trabalho;

IV - na carga fracionada, assim entendida como aquela em que há mais de um tomador de serviço, e múltiplas entregas e coletas, o motorista poderá realizar o carregamento e descarga dos produtos, desde que os volumes tenham peso inferior a 20 (vinte) quilos, e os serviços estejam previstos no contrato.

SEÇÃO VIII

DAS PERDAS E AVARIAS DA CARGA

Art 27. Com a assinatura do contrato ou a geração do documento eletrônico de transporte, o transportador responde pelos prejuízos por ele causados resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia.

§1º Em caso de subcontratação do serviço de transporte, o subcontratante e o subcontratado respondem solidariamente pelas obrigações previstas no *caput*.

§2º São excludentes de responsabilidade, do transportador:

I – ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II – inadequação da embalagem ou do acondicionamento no veículo de transporte, quando imputável ao expedidor da carga;

III – avaria apenas da embalagem, quando ela não fizer parte do produto final e este estiver intacto;

IV – vício próprio ou oculto da carga;

V – manuseio, embarque, estiva ou descarga executada diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

VI – força maior ou caso fortuito.

§3º O valor a ser restituído ao contratante será determinado pelo valor especificado no documento eletrônico de transporte, não sendo responsabilidade do transportador qualquer valor acima do discriminado.

§4º Nos casos de perdas e avarias, não poderá o contratante exigir entrega da mercadoria física quando esta for reembolsada integralmente pelo transportador ou seguradora;

§5º A seguradora tem o prazo máximo de 30 (trinta) dias para ressarcimento do valor da mercadoria e demais obrigações previstas nesta Lei, a contar da apresentação da documentação necessária, após o qual é devida a multa de 10% (dez por cento) sobre o valor total da indenização, juros de 1% (um por cento) ao mês e correção monetária correspondente, em favor do beneficiário da apólice.

§6º No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro.

§7º Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo, são responsáveis, perante o transportador que emitiu o documento de transporte, pelas perdas e danos causados às mercadorias no momento da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

SEÇÃO IX

DOS PEDÁGIOS

Art 28. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de cargas, nas rodovias brasileiras, devendo ser utilizado meio eletrônico definido em regulamento da ANTT, vedado o pagamento em espécie.

§1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, é de responsabilidade do contratante do serviço.

§2º No caso de subcontratação, a transportadora subcontratante é responsável subsidiária pelo pagamento do pedágio.

§3º O valor do vale-pedágio não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de

contribuições sociais ou previdenciárias, nem será integrado à base de cálculo de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

§4º O valor do vale-pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do contrato ou documento de transporte, conforme regulamento.

§5º O descumprimento do disposto neste artigo sujeita o responsável pelo fornecimento do vale-pedágio ao pagamento de multa e indenização ao transportador, em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete da viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

Art 29. O contratante antecipará o vale-pedágio obrigatório ao transportador, independentemente do valor do frete, no valor necessário à circulação entre a origem e o destino do transporte.

§1º O pagamento de pedágio quando a carga for lotação, assim entendida a carga para a qual há exclusividade do veículo para um único contratante, efetuado por empresa de transporte, mesmo que por subcontratação, é de responsabilidade do contratante do serviço de transporte.

§2º Quando o veículo estiver em viagem exclusiva para um contratante, devendo retornar à origem sem carga, o vale-pedágio obrigatório deverá ser no valor necessário à circulação entre a origem, o destino, e o retorno à origem de partida.

§3º No caso de transporte fracionado, efetuado por ETC, OL ou CTC, o rateio do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no contrato ou documento de transporte, para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado, para quitação da obrigação prevista em Lei, ficando dispensada a obrigatoriedade do vale-pedágio.

§4º No caso de transportes especiais, cujo peso e/ou dimensões exijam pagamento de valor específico de pedágios, o valor do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no contrato ou documento de transporte, juntamente com o valor do frete a ser faturado, para quitação da obrigação prevista em Lei, ficando dispensada a obrigatoriedade do vale-pedágio.

Art 30. Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do vale-pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação, a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades adicionais por infrações ao disposto nesta Seção.

§1º A fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades de que trata o *caput* poderão ser descentralizados, mediante convênio a ser celebrado com órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

§2º A ANTT fornecerá aos órgãos e entidades de que trata o §1º, todos os elementos necessários e atualizados para realização da fiscalização.

§3º As operadoras de rodovias sob pedágio deverão adequar sua infraestrutura, para torná-la compatível com as operações das empresas fornecedoras de vale-pedágio obrigatório, na forma do regulamento da ANTT.

§4º O valor do vale-pedágio obrigatório e as informações necessárias à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do contrato ou documento de transporte, conforme regulamento.

Art 31. Fica proibida a cobrança de pedágios sobre os eixos dos veículos de transporte de cargas que se mantiverem suspensos, quando os mesmos transitarem vazios ou com carga parcial, respeitados os limites de peso por eixo definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Parágrafo único. Para atender o estabelecido no *caput*, os contratos de concessão ou outorga de administração de rodovias, celebrados anteriormente a esta Lei, deverão ser reformulados em prazo a ser definido pela ANTT.

Art 32. Quando do pagamento do pedágio, a operadora do pedágio e as empresas que operam pedágio eletrônico deverão obrigatoriamente emitir documento fiscal, sendo:

I – Cupom fiscal eletrônico, no caso de pagamento à vista nos pontos de cobrança, mesmo que por vale-pedágio;

II – Nota fiscal eletrônica, para o pagamento, mesmo que antecipado, no caso de pedágios eletrônicos.

§1º O valor do pedágio destacado no documento fiscal correspondente servirá de comprovante para abatimento do imposto de renda.

§2º O prazo de implementação para operadores de pedágio será de 6 (seis) meses para a obrigação prevista no inciso I, e 3 (três) meses para a prevista no inciso II do *caput d*este artigo, a contar da data de publicação desta Lei.

§3º As operadoras do pedágio constantes no *caput* são responsáveis pela devolução do valor cobrado de forma indevida ou irregular, corrigido monetariamente com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou pelo índice que vier a substituí-lo, com multa de 10% (dez por cento), com juros de mora à taxa de 2% (dois pontos percentuais) por mês ou fração, além de indenização referente aos custos de honorários de auditoria e/ou advocatícios.

§4º Sem prejuízo da documentação fiscal estabelecida neste artigo, os sujeitos designados no *caput* deverão fornecer arquivo eletrônico à ANTT e aos usuários de pedágio, em modelo a ser definido pela Agência em regulamento.

Art 33. O *caput* do art. 3° da Lei n° 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

“Art. 3º .....

.....

XII – valores referentes aos pedágios efetivamente pagos e devidamente documentados.

.....”(NR)

Art 34. O *caput* do art. 3° da Lei n° 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

“Art. 3º.....

.....

XII – valores referentes aos pedágios rodoviários pagos e devidamente documentados.

.....”
(NR)

SEÇÃO X

DAS PENALIDADES NOS CASOS DE DESVIO E RECEPTAÇÃO DE MERCADORIAS DESVIADAS E ROUBADAS

Art 35. Nos casos de desvio ou receptação de carga, o transportador, de qualquer categoria, se comprovada a participação no ilícito, terá o RNTRC suspenso por 10 (dez) anos.

§1º Se comprovada participação do MTRC nos atos descritos no *caput*, seu cadastro único e o direito de exercer atividade remunerada ao veículo serão suspensos por 10 (dez) anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

§2º A participação do motorista de que trata o § 1º não implica necessariamente na participação da empresa, no caso de empregado, nem da cooperativa, no caso de cooperado, ou em qualquer caso de subcontratação, devendo, nestes casos, ficar comprovada a participação da empresa ou da cooperativa para a aplicação da penalidade prevista no *caput*.

Art 36. Será suspensa por 10 (dez) anos a inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF, do estabelecimento ou transportador que, comprovadamente, adquirir distribuir, transportar, estocar, importar, revender ou expor à venda quaisquer bens de consumo ou produtos que tenham sido objeto de descaminho, contrabando, falsificação, roubo, furto ou receptação, sem prejuízo da eventual caracterização de crime.

§1º Os administradores e proprietários do estabelecimento ou transportador descrito no *caput*, com comprovada participação, direta ou

indireta, nas infrações descritas no *caput*, serão impedidos do exercício de atividade comercial ou de transporte pelo período de 5 (cinco) anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

§2º Fica o transportador isento de penalidade de que trata o *caput,* quando receber, de boa fé, mercadoria para transporte com documento inidôneo, informação inexata ou falsa descrição, e nos casos em que o motorista não puder fazer a conferência da carga.

Art 37. Os artigos 157 e 180, do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 157. ……..

§1º Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial ou produto fruto de roubo de carga rodoviária, coisa que deve saber ser produto de crime:

§2º.....

III – se a vítima está em serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas e o agente conhece tal circunstância.

.....

§4º Na mesma pena incorre o funcionário de empresa embarcadora ou transportadora de cargas que detém informações privilegiadas e facilita a prática delituosa." (NR)

.....

"Art. 180. .....……..…….....

§7º Tratando-se de bens produto de crimes contra o serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas, aplica-se a pena do §1º. (NR)"

SEÇÃO XI

DA RENOVAÇÃO DE FROTA

Art 38. Para melhoria da segurança viária e sustentabilidade do meio ambiente, fica estabelecido o Plano Nacional de Renovação de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNRV-TRC.

§1º A idade máxima dos veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas será estabelecida pela ANTT, considerando:

I – tipos de produtos transportados;

II – tipos de serviço;

III – rotas e itinerários;

IV – distância percorrida;

V – categoria do transportador; e

VI – outros aspectos considerados relevantes.

§2º O Governo Federal, mediante convênios e ações conjuntas dos órgãos, bancos fomentadores de crédito, Ministério da Fazenda, Secretaria da Receita Federal, Secretarias de Fazenda Estaduais e do Distrito Federal, além de outros que julgar necessários, estabelecerá critérios para:

I – concessão de incentivos por meio de compensação ambiental, para a adoção de veículos modernos e de baixas emissões, bem como os movidos a combustíveis mais sustentáveis e menos poluentes;

II – plano de benefício para reciclagem de veículos de carga, podendo ser fiscais;

III – possibilidade de estipulação dos tipos e modelos de veículos de carga que farão parte do PNRV-TRC, devendo, para estes, os fabricantes e montadoras oferecerem condições especiais que deverão ser previamente conhecidas para que sejam validadas no âmbito do PNRV-TRC;

IV – estipulação de planos de crédito especiais para aquisição dos veículos mencionados no inciso III; e

V – outros aspectos julgados necessários.

§3º O transportador que aderir ao PNRV-TRC, quando da troca de veículo usado por novo, mesmo que com operações independentes de compra e venda, terá direito à redução em 50% (cinquenta por cento) na base de cálculo da receita com ganho de capital, referente à diferença entre o valor contábil e o valor efetivo da receita com a venda de seus veículos, para fins de apuração dos impostos e contribuições federais.

§4° Ao TAC e a ETPP que aderirem ao plano de renovação de frota serão reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP, COFINS e IPI para aquisição de veículos automotor de carga, implementos rodoviários, reboque e semirreboque de carga.

I - O TAC e a ETPP, para participar do programa de renovação da frota, deverão entregar seus veículos automotores de carga, implementos rodoviários, reboque e semirreboque de carga para reciclagem, conforme regulamento.

II - O benefício será concedido ao TAC e a ETPP a cada 5 (cinco) anos para cada veículo automotor de carga, implemento rodoviário, reboque e semirreboque adquirido, vedada a venda, alienação, empréstimo, arrendamento ou qualquer tipo transmissão de posse do bem adquirido.

SEÇÃO XII

DOS SERVIÇOS DE RASTREAMENTO E COMUNICAÇÃO

Art 39. Para fins de segurança, controle de jornada e mitigação dos riscos de acidentes, as montadoras e fabricantes de veículos automotores de carga, de computadores de bordo, de equipamentos de Registro Eletrônico de Jornadas de Trabalho em Veículos – REJ-V e de rastreadores ficam obrigados a disponibilizar as informações constantes no rastreamento, telemetria e computadores de bordo dos veículos, na forma e prazo estabelecidos em regulamento.

§1º Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, em conjunto com a ANTT, no prazo de até 12 (doze) meses da publicação desta Lei, a adoção das medidas indispensáveis à implantação do REJ-V, a regulamentação, a fiscalização, e a aplicação das penalidades adicionais por infrações às obrigações do registro de jornada de trabalho dos motoristas.

§2º As informações de que trata o *caput* serão disponibilizadas gratuitamente aos órgãos policiais e de fiscalização competentes.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE RODOVIARIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Art 40. Entende-se por Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC –, toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser coberta por Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional – CRT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 41. O TRIC é aberto à exploração por pessoa jurídica, em regime de livre concorrência, pelas seguintes categorias e nas seguintes modalidades:

I – ETC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

II – OL, por conta de terceiros e mediante remuneração;

II – CTC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

III – TCP, em veículo próprio, sem remuneração.

§1° Para habilitar-se ao TRIC, a ETC ou o OL deverão ser proprietários de frota com capacidade de transporte total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas e comprovar capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pela ANTT, de 440.000 (quatrocentos e quarenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES).

§2° Para habilitar-se ao TRIC, a CTC deverá comprovar propriedade ou posse dos veículos, próprios ou dos seus cooperados, com capacidade de transporte total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas e comprovar patrimônio líquido mínimo, exigido na data de sua habilitação, renovação ou

recadastramento pela ANTT, de 440.000 (quatrocentos e quarenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES).

SEÇÃO I

DAS NORMAS VIGENTES PARA O TRIC

Art 42. O TRIC é regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT –, sendo adicionalmente regulado, no território brasileiro, por esta Lei e pelos regulamentos aduaneiros e de transporte vigentes.

Art 43. Os limites de peso e dimensionamento aplicáveis ao TRIC são exclusivamente os definidos no ATIT, nos acordos firmados pelo Subgrupo de Transporte – MERCOSUL (SGT-5), e aqueles definidos nos acordos bilaterais ou multilaterais dos quais o Brasil é signatário.

Art 44. É autorizado, dentro do território nacional, o transporte rodoviário de cargas destinadas à exportação ou provenientes de importação, por veículo brasileiro cadastrado no RNTRC, mesmo não habilitado ao transporte internacional, desde que o documento comprobatório do transporte seja emitido por ETC, OL ou CTC habilitada ao transporte internacional, obrigando-se a emissora do documento a cumprir requisitos obrigatórios previstos em regulamento da ANTT.

Parágrafo Único: O documento comprobatório do transporte de que trata o *caput* é o Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional – CRT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 45. Ao transportador habilitado ao TRIC é obrigatória, única e exclusivamente, a contratação dos seguros aplicáveis a esse tipo de transporte, nos termos do art. 13 do ATIT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 46. Sem prejuízo das demais obrigações previstas nesta Lei, durante o trânsito em território nacional, para o transporte rodoviário internacional, é obrigatório o porte dos seguintes documentos:

I) Certificado de seguro de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros de que trata o art. 13 do ATIT;

II) Cópia do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT);

III) Cópia da Nota Fiscal, que acompanha os produtos transportados;

IV) Outros documentos exigidos pela ANTT.

Parágrafo único. A ANTT terá acesso eletrônico gratuito às informações referentes ao seguro internacional, em formato e periodicidade a serem regulamentados pela Agência, ao Conhecimento Rodoviário Eletrônico Internacional (CE Rodoviário), e às informações do Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX - referente a transporte rodoviário

internacional, ficando autorizada, para tanto, a celebrar convênios com outros órgãos públicos ou privados.

Art 47.Os veículos de carga habilitados ao TRIC deverão respeitar os seguintes limites de idade:

I – 20 (vinte) anos para os veículos automotores; e

II – 25 (vinte e cinco) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§1º A adequação da frota aos limites previstos no *caput* deverá ocorrer em até 10 (dez) anos a contar da data de publicação desta Lei.

§2º A partir de 10 (dez) anos da publicação desta Lei, o limite de idade para os veículos automotores de que trata o inciso I do *caput,* será reduzido na proporção de um ano para cada ano, até que seja atingida a idade limite de 15 (quinze) anos.

§3º No trecho de trânsito internacional efetuado dentro do território nacional, todos os veículos deverão respeitar o estabelecido neste artigo, independente do país de origem do veículo ou transportador.

Art 48.Fica instituída a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas - CATIC, que será presidida pela ANTT, incumbida do acompanhamento das Reuniões Bilaterais e Multilaterais no âmbito do Subgrupo de Transportes do MERCOSUL (SGT-5), e da Associação Latino Americana de Integração (ALADI), que se constituirá pelos seguintes membros:

I) 1 (um) membro representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

II) 1 (um) membro representante da Polícia Rodoviária Federal;

III) 1 (um) membro representante dos Despachantes Aduaneiros;

IV) 1 (um) membro representante da Receita Federal do Brasil;

V) 1 (um) membro de organização representativa das Empresas de Transporte Internacional de Cargas, indicado pela Confederação Nacional da Categoria;

VI) 1 (um) membro de organização representativa dos Transportadores Autônomos, atuante no TRIC, indicado pela Confederação Nacional da Categoria; e

VII) 1 (um) membro de organização nacional representativa das Cooperativas de Transporte de Cargas, atuante no TRIC, indicado pela Confederação Nacional da Categoria

§1º O funcionamento da comissão de que trata este artigo deverá ser regulamentado pela ANTT.

§2º A participação nas atividades da comissão de que trata este artigo será considerada função relevante, não remunerada.

§3º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros da comissão de que trata este artigo correrão à conta das dotações das entidades e instituições por eles representadas.

SEÇÃO II

DAS ADUANAS E OPERAÇÃO DE EMPRESAS NO TRIC

Art 49.Nas licitações que envolvam permissão ou concessão para exploração das atividades desenvolvidas dentro de estações aduaneiras, situadas em fronteiras secas, observar-se-á, obrigatoriamente, como critério objetivo do contrato administrativo, o trinômio eficiência-estrutura-tarifa.

Parágrafo Único. Independente da nacionalidade, as empresas estrangeiras que exploram os serviços objeto deste artigo deverão, obrigatoriamente, adequar-se às normas e condições básicas de transporte ajustadas, priorizando a celeridade de processos e fluidez do tráfego, observando as necessidades de infraestrutura para estacionamento gratuito dos veículos e boas condições sanitárias e de segurança para os motoristas.

Art 50.Para operar em território nacional, as empresas de transporte internacional com sede fora do Brasil deverão ser cadastradas na ANTT, nos termos de regulamento.

§1º As empresas que operam no TRIC somente poderão agregar veículos na proporção de 3 (três) veículos agregados para cada veículo de frota própria, respondendo por esses veículos como se fossem próprios, quando em viagens internacionais dentro do território brasileiro.

§2º No caso de subcontratação, a responsabilidade civil de danos à carga será da empresa emissora do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT) ou do Manifesto Internacional de Carga (MIC/DTA), conforme aplicável em cada caso, não dispensando o proprietário do veículo ou transportadora subcontratada dos deveres solidários e da responsabilidade direta, quando for o caso.

§3º A ANTT poderá regulamentar outras obrigações para a manutenção do cadastro do transportador internacional de cargas.

Art 51.Em casos de inoperância das aduanas situadas no Brasil, fica assegurado às empresas nacionais habilitadas ao TRIC o direito à liberação imediata da carga, ficando a empresa de transporte e o contratante, exportador ou importador, responsáveis pela apresentação da respectiva documentação, no prazo de 7 (sete) dias corridos, a partir do efetivo retorno em operação da aduana.

§1º O contratante do transporte, juntamente com o importador ou exportador brasileiro, ficam solidariamente responsáveis por qualquer

documentação em desacordo com a legislação em vigor, respondendo cada um, na proporção de seu dolo ou culpa, como devedor solidário em caso de autuações e multas sobre a operação.

§2º Opcionalmente, os signatários referidos neste artigo poderão apresentar a documentação obrigatória na Secretaria da Receita Federal de seu domicílio.

§3º O descumprimento de qualquer obrigação documental de que trata o *caput*, sujeitará os infratores às penalidades previstas em Lei, além da suspensão da autorização para exportação ou transporte internacional, conforme o caso, até a efetiva regularização da documentação obrigatória.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS – PP

Art 52. Sem prejuízo do disposto nas normas específicas de cada produto, o transporte rodoviário de produtos perigosos rege-se pelos artigos deste Capítulo, pelas normas internacionais ratificadas pelo Brasil e pelo disposto em regulamento da ANTT.

Art 53. Define-se como Produto Perigoso – PP - aquele que representa risco para a saúde humana, para a segurança pública, ou para o meio ambiente.

§1º Para os efeitos desta Lei, é produto perigoso o relacionado em regulamento da ANTT.

§2º No transporte de produto explosivo e de substância radioativa, serão observadas, também, as normas específicas do Ministério do Exército e da Comissão Nacional de Energia Nuclear, respectivamente.

Art 54. O transporte rodoviário de produtos perigosos, realizado pelas Forças Armadas, obedecerá à legislação específica.

Art 55. Sem prejuízo das exigências previstas no art. 4° desta Lei, para a inscrição no RNTRC, fica o interessado em transportar produtos perigosos por via rodoviária, independentemente de sua categoria, obrigado à comprovação e entrega de documentação específica contida nos incisos abaixo:

I – manter RT com experiência em produtos perigosos, por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

II – possuir apólice de seguro com valor compatível com seus transportes, para danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes, nos termos da legislação vigente, que dentre outras coberturas deverá garantir a limpeza, remoção, destinação e destruição dos resíduos em caso de sinistros;

III – dispor de equipe técnica ou ter contrato com empresa especializada em atendimento a emergências com produtos perigosos; e

IV – o TCP que transporte produto perigoso deverá comprovar capital social mínimo, subscrito e integralizado, de:

a) 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir até 5 (cinco) veículos; e

b) 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir acima de 5 (cinco) veículos.

SEÇÃO I

DOS VEÍCULOS E DOS EQUIPAMENTOS USADOS EM TRANSPORTE DE PP

Art 56.Os transportes rodoviários de produtos perigosos somente poderão ser realizados por veículos cuja idade máxima seja:

I – 15 (quinze) anos para veículos automotores; e

II – 20 (vinte) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§1º A adequação da frota aos limites previstos no *caput* deverá ocorrer em até 5 (cinco) anos a contar da data de publicação desta Lei.

§2º A partir de 5 (cinco) anos da publicação desta Lei, os limites de idade que trata o *caput* serão reduzidos na proporção de um ano a cada ano, até que seja atingida a idade máxima de 10 (dez) anos para veículos automotores e de 15 (quinze) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§3º Excepcionalmente, o transporte de PP poderá ser realizado com implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga acima da idade máxima estipulada neste artigo, até o limite de 15 (quinze) anos a mais, desde que possua autorização especial do órgão competente ou sua acreditada, devendo para isto ter sido aprovado em inspeção especial, a ser regulamentada pelo INMETRO.

Art 57.Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamentos de rastreamento com intervalo máximo de posição a cada 10 (dez) minutos.

§1º Não poderá haver interrupção de posicionamento em intervalo maior que 30 (trinta) minutos, salvo em caso de defeito no equipamento ou quando o veículo estiver em área comprovadamente não monitorada;

§2º As informações referentes às posições, deverão ser mantidas por prazo mínimo de 90 (noventa) dias.

§3º As informações referentes às posições, deverão ser enviadas à ANTT conforme regulamento.

Art 58.Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamento de telemetria, cujos

requisitos técnicos serão definidos em regulamento, podendo ser integrado com o rastreador.

§1º Os veículos que possuam computador de bordo de série, que satisfaçam aos quesitos técnicos definidos em regulamento, ficam dispensados da instalação do equipamento objeto do *caput* deste artigo.

§2º A adequação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser feita em 5 (cinco) anos a contados da publicação desta Lei.

§3º As informações de registro obrigatório, modelo e prazo, bem como os intervalos e de envio obrigatório, serão regulamentadas pela ANTT.

SEÇÃO II

DAS RESPONSABILIDADES DO FABRICANTE, DO REFABRICADOR, DO RECONDICIONADOR E DO IMPORTADOR DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS PARA TRANSPORTE DE PP

Art 59. Os fabricantes, refabricadores e recondicionadores de equipamento destinado ao transporte de produtos perigosos respondem, penal e civilmente, por sua qualidade e adequação ao fim a que se destinam.

Art 60. Cumpre ao fabricante, refabricador ou recondicionador atender os requisitos estabelecidos pela autoridade competente, quer seja na construção, montagem ou modificação dos equipamentos e implementos, e, em caso de fiscalização em transportador dos quais for fornecedor, entregar à autoridade competente as informações solicitadas.

SEÇÃO III

DAS SITUAÇÕES DE RISCO E INFRAÇÕES NA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE DE PP

Art 61.Observada qualquer infração ao que preceitua esta Lei, que configure situação de grave e iminente risco à integridade física de pessoas, à segurança pública ou ao meio ambiente, a autoridade com circunscrição sobre a via deve reter o veículo, liberando-o depois de sanada a irregularidade, podendo, se necessário, determinar:

I – a remoção do veículo para local seguro, podendo autorizar o seu deslocamento para local onde possa ser corrigida a irregularidade;

II – o descarregamento, a transferência dos produtos para local seguro, ou o transbordo para outro veículo adequado; e

III – a eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição, sob a orientação do fabricante ou do importador dos produtos e, quando possível, com a presença do representante da seguradora.

§1º Caso a situação não se configure como de grave e iminente risco, a autoridade competente deve autuar o infrator e liberar o veículo para continuidade do transporte.

§2º As providências de que trata o presente artigo serão adotadas em função do grau e da natureza do risco, mediante avaliação técnica e, sempre que possível, com o acompanhamento do fabricante ou importador dos produtos, expedidor, transportador, contratante do transporte, representante da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros, e de órgão do meio ambiente.

§3º Enquanto retido, o veículo permanecerá sob a guarda da autoridade com circunscrição sobre a via, sem prejuízo da responsabilidade do transportador pelos fatos que deram origem à retenção.

SEÇÃO IV

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PP

Art 62.O transporte rodoviário internacional de produtos perigosos, em território nacional, reger-se-á com base nesta Lei, observadas, no que couber, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil.

Parágrafo único. Sem prejuízo do estipulado nesta Lei, a ANTT poderá regulamentar outras obrigações no transporte internacional de produtos perigosos em território nacional.

Art 63.As Empresas de Transporte Internacional, com sede fora do Brasil, quando transportando PP em território nacional, deverão igualmente seguir o estipulado nesta Lei e demais regulamentações brasileiras.

SEÇÃO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

Art 64.Compete à ANTT, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de produtos perigosos.

Art 65.A ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização do Capítulo III desta Lei, bem como de outras obrigações acessórias para obtenção das autorizações às Empresas de Transporte, e demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidos no transporte de produtos perigosos.

Parágrafo único. A fiscalização da observância das normas referentes às operações de transporte terrestre de produtos perigosos incumbe à ANTT, sem prejuízo da competência da Polícia Rodoviária Federal e dos demais órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via por onde transite o veículo transportador.

Art 66. Sem prejuízo do cumprimento das legislações de cada Unidade Federada, se a empresa de transportes obtiver permissão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA –

para transporte de produto perigoso em território brasileiro, fica dispensada da obrigatoriedade da permissão para cada Estado, Distrito Federal e Município.

Art 67.Na aplicação do disposto nesta Lei no que se refere a produtos perigosos, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

CAPÍTULO IV

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art 68.As infrações ao disposto nesta Lei serão punidas com as seguintes penalidades e medidas administrativas:

I – Penalidades:

a) advertência;

b) multa;

c) suspensão do RNTRC;

d) cancelamento do RNTRC;

e) suspensão do cadastro único do MTRC;

f) cancelamento do cadastro único do MTRC.

II – Medidas administrativas:

a) retenção do veículo;

b) recolhimento do documento do RNTRC;

c) recolhimento do documento do cadastro único do MTRC;

d) remoção do veículo;

e) descarregamento, transferência e transbordo de carga;

f) eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição.

§1º O cometimento de duas ou mais infrações ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente.

§2º A aplicação das penalidades estabelecidas nesta Lei não exclui a aplicação de outras previstas em legislação específica ou em regulamento da ANTT, nem exonera o infrator das cominações civis e penais cabíveis.

§3º No caso de reincidência na mesma infração, no período de doze meses, aplicar-se-á a penalidade multiplicada pela quantidade de reincidências, conforme regulamentação da ANTT.

§4º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente se considerado inconsistente, irregular ou se, no prazo máximo

de 30 (trinta) dias, não for expedida a notificação da autuação, nos termos de regulamento.

§5º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado inconsistente em caso de autuações por evasão de fiscalização ou excesso de peso, sem a devida comprovação fotográfica.

§6º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, na forma regulamentada pela ANTT, o infrator será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

Art 69.As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I – gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 500 DES;

II – grave, punida com multa de valor correspondente a 250 DES;

III – média, punida com multa de valor correspondente a 100 DES;

IV – leve, punida com multa de valor correspondente a 50 DES.

Parágrafo único. Infrações de gravidade média e leve, não havendo reincidência no período de 12 (doze) meses, poderão ser substituídas por advertência, nos termos de regulamento.

Art 70. A ANTT disporá em regulamento sobre as infrações ao disposto nesta Lei e em seus regulamentos, especificando as possíveis infrações e seus autores, as medidas administrativas aplicáveis bem como a gravidade da conduta, nos termos do artigo anterior.

Art 71.Os agentes da fiscalização da ANTT terão livre acesso aos documentos e dependências do contratante do serviço de transporte, do expedidor, do recebedor, do destinatário, da GRTR, da ETC, do OL, do TAC, da ETPP, da CTC, da TCP, da EAE e da OEF, no que se fizer necessário para a fiscalização do cumprimento desta Lei e seus regulamentos.

Parágrafo único. Também estão sujeitas ao disposto no *caput* as empresas e os veículos de transporte rodoviário de passageiros que transportarem cargas, nos termos §3º do art. 2º.

CAPÍTULO V

DA RESPONSABILIDADE SUBSIDÍARIA NO TRANSPORTE DE CARGAS

Art 72. Além dos nomeados nos artigos 3º e 4º desta Lei, também são responsáveis subsidiários pelo cumprimento desta Lei, no que a cada um compete, e que determina este artigo, as seguintes categorias:

I – Contratante: pessoa física ou jurídica contratualmente responsável pelo pagamento direto do frete ao Transportador, para prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas e serviços correlatos;

II – Expedidor: pessoa física ou jurídica que entrega a carga, de propriedade sua ou de outrem, ao transportador para efetuar o serviço de transporte, sendo, no caso de subcontratação ou redespacho, considerado como expedidor o transportador que entrega a carga para que outro transportador efetue o serviço de transporte;

III – Consignatário: pessoa física ou jurídica que tem a guarda temporária de mercadoria de propriedade de outrem, para armazenagem temporária ou comércio;

IV – Subcontratante: ETC, OL ou CTC que contrata outro transportador para realização do transporte de cargas para o qual fora contratado;

V – Subcontratado: transportador que foi contratado por outro para realização do transporte de cargas para o qual o primeiro fora contratado;

VI – Recebedor: aquele que recebe a carga do transportador, podendo ser o destinatário ou não.

§1º Os sujeitos nomeados nos incisos II e IV deste artigo, e também a OEF, são corresponsáveis pela verificação da documentação prevista no artigo 11 desta Lei.

§2º Os sujeitos nomeados nos incisos I, II, III, IV, e VI deste artigo, e também a OEF, são corresponsáveis pela estadia de que trata esta Lei.

§ 3º A OEF é adicionalmente corresponsável pelo pagamento dos serviços de transporte e demais taxas e adicionais do contrato de serviço, em relação às operações por ela organizadas, ou das quais fez corretagem.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 73. Os valores referentes a taxas, impostos e contribuições que estiverem destacados no documento fiscal de transportes por substituição tributária, não serão considerados receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirão base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem serão integrados à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Parágrafo único. O valor do pedágio, quando destacado no documento fiscal, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem será integrado à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Art 74. A transporte rodoviário realizado em veículo autônomo, ou seja, sem motorista, obedecerá a legislação específica, a ser definida em regulamento.

Art 75. Para fins de redução de acidentes através do aprendizado, ficam as comissões instituídas no Decreto 5.098, de 2004, obrigadas a investigar acidentes ocorridos em via pública, quando houver contaminação ambiental ou resultar em fatalidade ou letalidade.

§1° Caberá à comissão com jurisdição sobre o local do acidente a investigação dos fatos e o envio do relatório final à ANTT.

§2° A ANTT definirá em regulamento as obrigações, o modelo de relatório, e o prazo para apresentação.

Art 76.A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 7º .....

.....

Parágrafo único. Para todos os fins, são considerados órgãos executivos rodoviários da União, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com circunscrição sobre as rodovias federais concedidas, e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, para as demais rodovias federais." (NR)

.....

"Art. 10. .....

.....

XXVI - 1 (um) representante do Ministério do Trabalho e Emprego.

XXVII - 1 (um) representante da Câmara dos Deputados, designado pela Comissão de Viação e Transportes.

XXVIII - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

XXIX - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios.

XXX - 1 (um) representante da Polícia Rodoviária Federal.

....."
(NR)

.....

"Art. 12. .....

.....

XVI – representar o Brasil em congressos ou reuniões internacionais, por meio do Presidente ou Conselheiro designado pelo Colegiado.” (NR)

“Art. 13. .....

.....

§3º As Câmaras Temáticas serão coordenadas por Conselheiros do CONTRAN e respectivos suplentes, eleitos por este Colegiado, para mandato fixo, nos termos de regulamento.

.....” (NR)

.....

“Art. 28-A. Fica permitida a utilização de veículos semiautônomos em áreas e vias particulares sem acesso à circulação pública, respeitadas as normas de segurança do veículo.”

.....

“Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, Autorização Especial de Trânsito – AET –, por viagem ou com validade determinada, devendo ser atendidas as medidas de segurança considerada necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§1º Quando se tratar de autorização por viagem, a mesma será concedida mediante requerimento, que especificará as características do veículo ou combinação de veículos de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§2º O CONTRAN regulamentará o regime especial de AET para combinação de grupo de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, que não se enquadrem nos limites de peso e dimensões estabelecidos, isentando a obrigatoriedade de AET por viagem e por veículo, quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, além de veículos de mesmas características, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§3º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, com limites de peso bruto total combinado (PBTC) acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo e nas capacidades técnicas determinadas pelos fabricantes, e nas dimensões estabelecidas pelo CONTRAN, a AET será válida pelo prazo máximo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, e será concedida pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, condicionada à apresentação, pelo interessado, de estudos técnicos de desempenho mecânico e estrutural elaborados por empresas credenciadas

junto ao respectivo órgão ou entidade, conforme critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§4º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, com limites de PBTC acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, com comprimento máximo de 26 (vinte e seis) metros, será concedida AET para tráfego diuturno em rodovias de pista simples com duplo sentido de direção, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§5º A concessão de AET não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos possa causar à via ou a terceiros.

§6º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões, com peso bruto total (PBT) ou total combinado (PBTC) até 108 (cento e oito) toneladas, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, AET com prazo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§7º Para a concessão da AET somente poderá ser cobrada a taxa de expedição, sendo vedada a cobrança de qualquer valor adicional, a qualquer título.

§8º Fica dispensada a obrigatoriedade de apresentação do estudo de viabilidade para a obtenção de AET, quando for utilizado o reboque ou semirreboque constituído por módulos hidráulicos, com eixos direcionais e com oito pneus cada, com distância entre eixos igual ou maior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), com peso de até doze toneladas por eixo, para o transporte de cargas indivisíveis, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§9º Para combinações de veículos de carga com PBTC de até 57 (cinquenta e sete) toneladas, que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, não será obrigatório o uso de veículo com tração dupla 6 x 4 (seis por quatro).

§10. No transporte de veículos e máquinas, fica dispensada a obrigatoriedade de AET quando as dimensões do conjunto não excederem 23 (vinte e três) metros de comprimento e 4,95 (quatro e noventa e cinco) metros de altura, exceto se o conjunto apresentar excesso lateral.

§11. Será de responsabilidade do proprietário e do condutor do veículo ou da combinação de veículos a observância da compatibilidade de suas dimensões com as dimensões das obras de arte no percurso.” (NR)

.....

“Art. 104. .....

.....

§ 8º A classificação dos veículos envolvidos em acidente de trânsito, no que concerne à monta dos danos, será realizada por Instituição Técnica Licenciada ou por Entidade Pública ou Paraestatal, nos termos de regulamentação do CONTRAN.” (NR)

“Art. 261. .....

.....

§12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, o limite de 20 (vinte) pontos, previsto no inciso I do *caput*, será estendido para:

I – 25 (vinte e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de duas infrações gravíssimas;

II – 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não conste mais de uma infração gravíssima;

III – 35 (trinta e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não conste infração gravíssima; e

IV – 40 (quarenta) pontos, desde que na referida pontuação não conste qualquer infração grave ou gravíssima.” (NR)

.....

“ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

.....

VEÍCULO SEMIAUTÔNOMO – veículo dotado de sistema de automação capaz de controlar autonomamente suas funções básicas, não prescindindo da presença de condutor habilitado de prontidão ao volante.

.....” (NR)

Art 77.Para os fins do disposto no art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho — CLT, aprovada pelo decreto 5.452, de 1º de maio de 1943, excetuam-se da base de cálculo para apuração dos cargos legalmente reservados e do número de aprendizes a serem contratos os motoristas empregados da ETC, OL, ETPP, CTC e TCP.

Art 78. O prazo para cumprimento das obrigações de cadastro e renovação do RNTRC que trata esta Lei será de 1 (um) ano contados da data de sua publicação, de forma escalonada por categoria, nos termos de cronograma a ser definido em regulamento da ANTT.

Parágrafo único: A ANTT terá o prazo de 1 (um) ano para definir as obrigações referidas no *caput* deste artigo.

Art 79. As multas emitidas pela ANTT até a data de publicação desta Lei, referentes à evasão de fiscalização, ficam convertidas em advertência.

Art 80. Os arts. 10 e 11 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10..... .....

.....

§1º O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

§2º Nos locais onde não houver manifesto interesse da iniciativa privada na implantação de locais de espera, pontos de parada e descanso, o poder público com jurisdição sobre a via deverá priorizar a construção de estrutura pública de apoio aos motoristas. (NR)

Art.11.....

.....

§3º O poder público competente deverá vistoriar e cadastrar os estabelecimentos existentes nas vias que poderão ser reconhecidos como ponto de parada e descanso.(NR)”

Art 81. Fica instituída a Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas – CP-TRC, com o objetivo consultivo de suporte ao Governo Federal para melhoria e sustentabilidade do setor de transporte rodoviário de cargas, através de estudos técnicos e da colaboração dos participantes do setor.

§1º CP-TRC estará sob coordenação do Ministério dos Transportes, e poderá realizar ações, atividades e projetos formulados e executados de forma participativa e integrada pelo Ministério dos Transportes, representantes do setor de transporte rodoviário de cargas e usuários deste serviço.

§2º O prazo de instalação da CP-TRC será de 6 (seis) meses, a contar da data de publicação desta Lei.

§3º Caberá à CP-TRC:

I - elaborar e manter constante atualização de planilhas de custo orientativa por área de transporte;

II – sugerir melhoria para aperfeiçoamento técnico e operacional do setor de TRC;

III – colaborar nos estudos de concessões, permissões e outorgas na área de infra-estrutura do setor de TRC, inclusive de implantação e precificação de pedágios;

IV – fiscalizar a administração, precificação e manutenção do bem público no setor de TRC privatizado, sob permissão, concessão ou outorga.

§4° A CP-TRC terá a seguinte composição:

I - um representante e um suplente de cada Ministério a seguir indicado:

a) dos Transportes, que a coordenará;

b) das Cidades;

c) do Trabalho e Emprego; e

d) da Justiça.

II - um representante e um suplente de cada instituição a seguir indicada:

a) ANTT;

b) Confederação Nacional do Transporte - CNT;

c) Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos – CNTA; e

d) Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB.

III – até quatro representantes de entidades representativas dos usuários de transporte rodoviário de cargas.

§5º Os representantes de que tratam os incisos I e II do § 4° deste artigo, e seus respectivos suplentes, serão indicados pelos titulares dos Ministérios e instituições representadas.

§6º Caberá ao Ministério dos Transportes a indicação das entidades representativas de que trata o inciso III do §4° deste artigo, e a cada entidade nomear seus representantes e suplentes.

§7º A participação nas atividades da CP-TRC será considerada função relevante, não remunerada.

§8º O Ministério dos Transportes poderá, excepcionalmente, convidar outros representantes de órgãos públicos e entidades privadas, com finalidade orientativa.

§9º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros na CP-TRC correrão por conta das dotações dos Ministérios, instituições e segmentos representados.

§10° Caberá ao Ministério dos Transportes a regulamentação do funcionamento da CP-TRC.

Art 82. Os veículos automotores de carga e implementos rodoviários inscritos no RNTRC deverão adequar-se ao sistema de identificação veicular estabelecido por meio do acordo internacional do MERCOSUL do qual o Brasil seja signatário, na forma e prazo previstos neste acordo, obedecendo as especificações complementares do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, tendo o Sistema Integrado de Informações de Segurança do MERCOSUL – SISME/INFOSEG como sistema de consultas e

de intercâmbio de informações sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes.

Parágrafo Único. A ANTT deverá divulgar, em até 60 dias, cronograma a fim de viabilizar o cumprimento do *caput* deste artigo em até um ano, a partis da publicação desta Lei

Art 83. É obrigatória a identificação eletrônica do veículo automotor de carga e implemento rodoviário inscrito no RNTRC, na forma a ser estabelecida pela ANTT, mediante instalação de Dispositivo de Identificação Eletrônica – DIE, cabendo ao Transportador:

I – adquirir o DIE, que é único e exclusivo por veículo automotor de carga e por implemento rodoviário;

II – providenciar a instalação do DIE, mediante agendamento, em pontos habilitados pela ANTT;

III – garantir a manutenção do DIE, assegurando sua inviolabilidade e adequado funcionamento;

IV – substituir, imediatamente, o DIE, em caso de inutilização ou mal funcionamento, seja qual for o motivo.

§1º Em caso de problemas técnicos no dispositivo por defeitos de fabricação ou baixa resistência, a substituição de que trata o inciso IV deste artigo será feita pelo fornecedor do dispositivo sem ônus para o transportador.

§2º O DIE poderá estar integrado nas placas veiculares no padrão do MERCOSUL, dispensando assim o uso do lacre de segurança, conforme previsto no § 9º do art. 115 da Lei 9.503, de 1997.

Art 84. Será cassada a eficácia da inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ –, do posto revendedor de combustíveis automotivos que utilizar qualquer dispositivo mecânico ou eletrônico, acionado por controle remoto ou não, que acarrete o fornecimento ao consumidor de volume de combustível diverso do indicado na bomba medidora, observadas as variações volumétricas permitidas pelo órgão metrológico competente.

Parágrafo único. Também será cassada a eficácia da inscrição do posto revendedor que utilizar qualquer dispositivo que acarrete, na totalização do valor cobrado do consumidor, preço diverso do indicado na bomba medidora.

Art 85. Será cassada a eficácia da inscrição no CNPJ, do estabelecimento que adquirir, distribuir, transportar, estocar, vender ou revender derivados de petróleo, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool

etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, em desconformidade com as especificações estabelecidas pelo órgão regulador.

Art 86. As infrações referidas no art. 87 desta Lei serão apuradas na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal e comprovadas por meio de laudo elaborado pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia ou órgão delegado integrante da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – RBMLQ-I.

Art 87. As desconformidades referidas no artigo 88 desta lei serão apuradas na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal e comprovadas por meio da utilização de marcadores físicos e químicos aplicáveis no combustível e derivados, garantindo a rastreabilidade e integridade do produto comercializado em todas as etapas da cadeia produtiva até o consumidor final, mediante regulamentação a ser produzida pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia ou órgão delegado integrante da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – RBMLQ-I.

Art 88. A cassação da eficácia da inscrição, previstas nos artigos 87 e 88 desta Lei, implicará ao estabelecimento e empresa penalizados o impedimento de requerer nova inscrição no CNPJ no mesmo ramo de atividade pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da cassação.

Art 89. A cassação da eficácia da inscrição, previstas nos artigos 87 e 88 desta Lei, implicará aos sócios do estabelecimento e empresa penalizados, pessoas físicas ou jurídicas, o impedimento de exercerem o mesmo ramo de atividade, mesmo que em estabelecimento distinto daquele, pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da cassação.

Art 90. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos que já exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas a inscrição no RNTRC e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

Art 91. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 284, de 28 de fevereiro de 1967; o Decreto-Lei nº 1.438, de 26 dezembro de 1975; o Decreto-Lei nº 1.582, de 17 de novembro de 1977; a Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984; a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001; a Lei n° 11.442, de 5 de janeiro de 2007; e a Lei nº 12.667, de 15 de junho de 2012.

Sala das Comissões, em de de 201 .

Deputado VALDIR COLATTO