



CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### PROJETO DE LEI Nº 6.093, DE 2019

Institui o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e); altera a Lei no 11.442, de 5 de janeiro de 2007; altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001; altera a Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003 e dá outras providências.

**Autor:** Deputado JERÔNIMO GOERGEN

**Relator:** Deputado DIEGO ANDRADE

#### I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei n.º 6.093, de 2019, foi apresentado dentro do contexto das diretrizes de desburocratização aprovadas na Medida Provisória nº 881, de 2019, que instituiu a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, e tem por objetivo instituir o Documento Eletrônico de Transporte, denominado DT-e, como instrumento único, obrigatório em todas as operações de transporte de cargas e de passageiros em todo o território brasileiro, bem como instituir a Rede Brasil Inteligente (RBI) como política de estado para a gestão das informações relativas a tais operações registradas no DT-e.

Neste sentido, a proposta estabelece o DT-e como documento único, emitido por meio eletrônico, que substituiria os atuais documentos necessários para as operações de transporte, visando simplificar e desburocratizar o processo necessário para registro dessas operações, além de permitir ampliar a sua utilização, com a consequente redução dos custos para o setor. Serviria a presente medida para, também, modernizar e potencializar os sistemas de monitoramento, controle e fiscalização que estão sendo implantados no setor de transporte no país, permitindo

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213434034500>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

melhoria na eficiência logística e, conseqüentemente, da competitividade do produto brasileiro no mercado interno e externo.

Além disso, segundo o nobre autor, *o monitoramento por meio eletrônico reduzirá o tempo de viagem e os custos operacionais, melhorando a eficiência logística, e propiciará maior segurança da carga, veículo e caminhoneiro, podendo reduzir os custos de seguros. O DT-e auxiliará, ainda, na programação da viagem, permitindo o agendamento das operações de embarque/desembarque nos portos, mediante a integração com os sistemas PortoLog e Porto Sem Papel. Assim, o DT-e não será apenas para o transporte rodoviário, mas um documento de transporte multimodal.*

A matéria foi distribuída à Comissão de Viação e Transportes para análise de emissão do Parecer da Matéria, a qual, honrosamente, relato.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

A iniciativa do nobre Deputado Jerônimo Goergen é altamente meritória, visto que a emissão de um documento único é uma pauta amplamente defendida pelos transportadores brasileiros. De fato, a multimodalidade é principal ferramenta para melhorar a eficiência logística e diminuir o custo Brasil.

Entretanto, é fundamental que a unificação de normas, documentos e procedimentos leve em conta as peculiaridades dos modais transportadores e as legislações específicas de cada modelo de transporte, seja de cargas ou de pessoas. Além disso, deve levar em conta as peculiaridades do nosso modelo tributário nacional, o qual determina recolhimentos específicos para a União, para os Estados e para os Municípios, em cada etapa do transporte. Dessa forma, há que se ter cautela para que o texto legal não gere mais custos para uma operação que já possui custo elevado. Como se sabe, o objetivo com a criação do DT-e é justamente o contrário: reduzir custos e desburocratizar o funcionamento do setor.

Como dito anteriormente, a essência do Projeto de Lei é de inestimável valor e será plenamente mantida. Porém proponho, no presente relatório, algumas alterações com a finalidade de tornar o texto mais claro no sentido de como será feita a transição **de um modelo para o outro, de forma que a nova gestão, oriunda do DT-e, seja mais**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213434034500>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

ágil, menos cara e mais desburocratizada e, ao mesmo tempo, não haja qualquer prejuízo ou descontinuidade ao funcionamento do setor.

Após reuniões com o Ministério de Infraestrutura e entidades do setor de transportes, e levando-se em conta as diretrizes e orientações estabelecidas nas Notas Técnicas do Ministério da Infraestrutura, chegou-se a um texto ainda mais moderno, seguro e desburocratizado para o país e para o setor. Nesse sentido, apresento Substitutivo ao Projeto de Lei, ao qual enumero os pontos definidos para a operacionalização do DT-e.

O Capítulo I do Substitutivo, abrange os artigos 1º a 9 e trata das Disposições Gerais, em que estão as **definições principais** relacionadas ao DTE-e, quem deverá emití-lo, quem não está obrigado a emitir o documento e algumas definições técnicas a respeito da lei.

O Capítulo II do Substitutivo trata da **Geração do DT-e** e trata do seu artigo 10, definindo que a responsabilidade pela geração e solicitação de emissão do DT-e será do Transportador, e os custos tarifários serão suportados pelo Embarcador.

O Capítulo III trata das regras para a **Emissão do DT-e** e se divide em duas Seções. A primeira trata do Serviço de Emissão do DT-e em que se define que a emissão do DT-e, a manutenção da plataforma de seu controle e fiscalização serão efetuadas pelo MINFRA, deixando claro que a responsabilidade pela emissão/validação do DT-e é do poder público e a homologação das geradoras, caso haja participação da iniciativa privada, será por meio de concessão. Além disso, o Substitutivo define, em seu art. 11, que serviço de emissão do DT-e poderá ser delegado por convênio entre o Ministério da Infraestrutura e entidades da administração federal indireta.

Na Seção II, do Capítulo III, que abrange dos artigos 12 a 14, tratamos das Responsabilidades, estabelecendo que **constitui obrigação do transportador de carga própria, do embarcador ou proprietário de carga contratante de serviços de transporte, seus prepostos ou representantes legais**, a solicitação de emissão, cancelamento e encerramento do DT-e emitido, nos termos desta Lei. Além disso, no caso de transporte multimodal de cargas, deverá ser emitido um único DT-e, sob responsabilidade de Operador

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213434034500>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

de Transporte Multimodal, definido nos termos do art. 5º da Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.

Para o caso de **consolidação de cargas**, em operações de transporte de carga fracionada oriunda de diferentes embarcadores e consolidada pelo transportador, este ficará responsável pela geração e solicitação de emissão de DT-e único que acoberte todas as operações de transporte da viagem. Assim, um DT-e único será gerado para acobertar todas as operações de transporte, o que se entende ser uma viagem.

O artigo 13 do Substitutivo deixa definido que na **contratação ou subcontratação** de Transportador Autônomo de Carga – TAC, o embarcador ou proprietário da carga será o responsável pela geração, solicitação de emissão, cancelamento e encerramento do DT-e e a subcontratação do TAC por Empresas de Transporte Rodoviário de Carga – ETC deverá ser objeto de evento registrado no DT-e das condições da contratação que atendam o previsto em Lei.

**Acerca da remuneração**, o artigo 14 define que o serviço de emissão do DT-e será remunerado pelo respectivo transportador de carga própria, embarcador ou proprietário de carga contratante de serviços de transporte, conforme tarifas específicas incidentes por unidade de DT-e emitido ou cancelado, na forma do regulamento.

O Capítulo IV do Substitutivo, que abrange os artigos 15 e 16, trata das **Infrações e Penalidades** relacionados ao cumprimento da Lei. Dessa forma, no art. 15 fica definido que constitui infração punível com base nesta Lei toda ação ou omissão que resulte em: operação de transporte sem prévia emissão do respectivo DT-e; a não disponibilização de DT-e gerado ao TAC, conforme previsto no art. 13; a geração, utilização, cancelamento ou encerramento de DT-e em desconformidade a esta Lei ou ao regulamento; condicionar o transportador a utilizar conta de pagamento específica para a operação contratada, distinta daquela de livre escolha do transportador; e descontar o valor do custo de geração do DT-e do valor do frete contratado, em prejuízo do transportador.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213434034500>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Em relação às **penalidades** oriundas das infrações, o artigo 16 define que as infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, de forma isolada ou conjunta, sujeitarão os infratores às seguintes penalidades, de acordo com a gravidade da falta: advertência ou multa. Além disso, os valores da multa serão definidos em regulamento, de acordo com a infração cometida, a gravidade da conduta e as características da respectiva operação de transporte. Porém, respeitando **o princípio da proporcionalidade**, os valores de multa serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 e o máximo de R\$ 10.500,00, nos termos do regulamento.

Também estabelece o Substitutivo que, primeiro, a dosimetria das sanções de multa e suspensão levará em conta a gravidade da conduta, nos termos do regulamento, e da autuação e da aplicação de sanção **cabará a apresentação, respectivamente, de defesa e recurso pelo autuado**, no prazo estabelecido em norma do órgão fiscalizador competente. Define também que no âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações poderão ser encaminhadas por meio eletrônico para endereço eletrônico cadastrado formalmente para este fim de forma a assegurar a ciência da imposição da penalidade, nos termos do regulamento.

Por fim, no § 7º, fica definido que além de advertência e multa, poderá haver suspensão e cancelamento, nesse sentido:

- A pena de advertência será aplicada quando a infração tratar de irregularidade sanável, expedida notificação com intuito orientativo e com prazo para o autuado sanar irregularidade. Não sanada a irregularidade, será expedida nova notificação com a aplicação da penalidade correspondente;
- O cometimento de 2 (duas) ou mais infrações, ainda que na mesma operação de transporte, ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente;
- A notificação de autuação será expedida **no prazo máximo de trinta (30) dias, a contar da data do cometimento da infração**, sob pena **do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente.**





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

O Capítulo V, que trata dos artigos 17 a 23 do Substitutivo traz as **Disposições Finais e Transitórias**, onde são feitas alterações em algumas Leis relacionadas ao sistema de transporte, com a finalidade de permitir que o arcabouço jurídico prévio esteja adequado ao funcionamento da nova Lei. Nesse sentido, altera-se o artigo 5º-A e parágrafos da Lei nº 11.442/2007; os artigos 2º e 7º da Lei nº 13.703/2018, que trata dos pisos mínimos de transporte rodoviário, para inclusão do TAC; o artigo 1º da Lei nº 7.408/1985, alterando para 12,5% para tolerância de peso bruto no transporte de carga por eixo; e os artigos 2º e 3º da Lei nº 10.209/2001 deixando o próprio DT-e como documento comprobatório do vale pedágio. Por fim, no artigo 22, revoga o parágrafo único já não se trata mais de documento com registro perante a ANTT.

Finalmente, o artigo 21 traz prazo mínimo fundamental para implantação com sucesso da presente lei, dada a sua **complexidade, normativa, tributária e tecnológica**, definindo que o DT-e será implantado em todo território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos em regulamento **a ser publicado no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias da data de publicação desta Lei**. Além disso, estabelece que as obrigações constantes no art. 12 serão efetivamente exigidas a partir de data estabelecida no cronograma de que trata o *caput*.

Dado o exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei n.º 6.093, de 2019, do Sr. Jerônimo Goergen, na forma do presente Substitutivo.

Sala das Comissões, em 07 e maio de 2021.

**Deputado Diego Andrade**  
**Relator**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213434034500>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 06/05/2021 22:05 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 6093/2019

PRL n.1

## SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.093, DE 2019

Institui o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e); altera a Lei no 11.442, de 5 de janeiro de 2007; altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; altera a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001; altera a Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003 e dá outras providências

**Autor:** Deputado JERÔNIMO GOERGEN

**Relator:** Deputado DIEGO ANDRADE

O Congresso Nacional decreta:

### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1º Fica instituído o Documento Eletrônico de Transporte denominado DT-e, exclusivamente digital, de geração e emissão prévias obrigatórias à execução da operação por viagem de transporte de carga em território nacional.

§1º Não se aplica o disposto no caput nas operações de coleta de carga fracionada.

§2º - O DT-e será emitido pelas empresas de transporte de valores e de passageiros, quando realizarem o transporte de cargas para terceiros e mediante remuneração.

Art. 2º Não estão obrigados à emissão do DT-e as operações que envolvam:

I - Transporte internacional de carga, mesmo que de trânsito de passagem;

II - Transporte ao amparo de Despacho de Trânsito Aduaneiro - DTA;

III - Transporte Intermunicipal, Interestadual e internacional de Passageiros;



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213434034500>



\* C D 2 1 3 4 3 4 0 3 4 5 0 0 \*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

IV - Transporte de cargas com origem e destino no mesmo Município e região metropolitana;

V - Transporte público coletivo de passageiros municipal ou semiurbano, de competência Municipal;

VI - Transporte de mercadoria de pequena monta, transporte de carga em veículo categoria particular, sem finalidade comercial ou lucrativa;

VIII - Serviços de entregas expressas e de encomendas rápidas, respeitadas as definições legais de peso, dimensões e valor.

Art. 3º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - operação de transporte: operação que compreende os modos rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo e dutoviário, no âmbito do Sistema Nacional de Viação – SNV, disposto no art. 2º da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, e se caracteriza por ter fins lucrativos, tanto no transporte de carga própria, como de carga de terceiros mediante remuneração;

II – embarcador: o contratante do transporte mediante remuneração, o proprietário da carga, o expedidor, o consignatário

III – geração de DT-e: preenchimento manual ou automatizado dos campos de dados dos formulários eletrônicos do respectivo DT-e, por meio de sistema ou aplicativo específico;

IV – emissão de DT-e: serviço de validação e ativação do DT-e gerado, para uso na respectiva operação de transporte;

V – cancelamento de DT-e: serviço de desconstituição de DT-e emitido mediante solicitação da entidade geradora ou de seu preposto, tornando-o sem efeito para a operação de transporte; e

VI – Eventos do DT-e: alterações e inclusão de novos dados durante a operação de transporte;

VII – encerramento de DT-e: evento registrado no DT-e emitido que indica a conclusão do serviço de transporte;

VIII – Carga de pequena monta: operação de transporte de pequenas cargas é aquela realizada por meio de veículos de pequeno porte, especialmente os utilizados na operação do transporte de cargas fracionadas;

IX - Entidade Geradora do DT-e: O Transportador de carga própria, o embarcador ou proprietário de carga, contratante de serviços de transporte.

X - Entidade Emissora do DT-e: O Ministério das Infraestrutura ou quem por ele delegado.

Art. 4º São objetivos do DT-e:

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213434034500>







## CÂMARA DOS DEPUTADOS

I - unificar, reduzir e simplificar dados e informações sobre cadastros, registros, licenças, certidões, autorizações e seus termos, permissões e demais documentos similares de certificação, anuência ou liberação decorrentes de obrigações administrativas exigidas por órgãos e entidades intervenientes na esfera federal, para a realização e contratação da operação de transporte;

II – registrar e caracterizar a operação de transporte, sua execução, monitoramento e fiscalização;

III - subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito das políticas de logística e transporte, de modo a propiciar que as modalidades de transporte se integrem umas às outras e, quando viável, a empreendimentos de infraestrutura e serviços públicos não relacionados manifestamente a transportes; e

IV – subsidiar o planejamento, execução e promoção de atividades de absorção e transferência de tecnologia no setor de transportes.

Art. 5º Os órgãos e entidades federais intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e demais obrigações administrativas de sua competência.

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações relativas à operação de transporte e previstas em lei, excluídas informações protegidas por sigilo fiscal, bancário e comercial.

§2º O DT-e deverá conter campo destinado ao registro de toda e qualquer licença ou autorização exigida por órgão público federal para a operação de transporte, desobrigando o transportador do porte de documento físico para sua comprovação.

§3º A União poderá celebrar convênios com Estados, Municípios ou com o Distrito Federal com fins de incorporar ao DT-e exigências decorrentes de leis estaduais, municipais ou distritais incidentes sobre as operações de transporte, bem como de atingir os objetivos de que trata o art. 4º.

Art. 6º Compete à União, por meio do Ministério da Infraestrutura:

I – explorar direta ou indiretamente o serviço de emissão de DT-e;

II – manter plataforma eletrônica e banco de dados para centralizar e controlar os registros de emissão do DT-e, permitindo a integração com os sistemas de geração das entidades geradoras;

III - definir e gerir a política pública do DT-e;

IV – instituir Comitê Gestor envolvendo órgãos federais, entidades representativas do setor de transportes e da sociedade civil, com finalidade de propor, coordenar, acompanhar, informar e avaliar a política pública do DT-e, assegurando transparência, cumprimento dos seus objetivos e aperfeiçoamento contínuo deverá a ser implementado **em até 30 (trinta) dias da publicação desta lei;**

V – elaborar e editar normas e regulamentos relativos ao DT-e;

Assinado eletronicamente pelo(a) Deputado(a) Federal  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213434034500>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

VI – autorizar a operação de Entidades Geradoras de DT-e;

VII - fiscalizar as Entidades Geradoras de DT-e e entidades emissoras do DT-e autorizadas; e

VIII – O Comitê Gestor previsto no inciso IV terá composição paritária, com metade dos membros representantes de órgãos do Governo indicado pelo Ministério da Infraestrutura e metade indicados pelas entidades de representação nacional das empresas de transporte de cargas, dos transportadores autônomos e dos embarcadores.

Parágrafo Único. As normas de regulamentação previstas no inciso V serão submetidas previamente ao Comitê Gestor e à Consulta Pública.

Art. 7º A fiscalização do cumprimento da obrigatoriedade do uso do DT-e na operação de transporte ficará a cargo da agência reguladora competente, na forma do seu regulamento, inclusive de carga própria.

Art. 8º. As informações disponíveis do banco de dados da plataforma DT-e serão disponibilizadas aos órgãos federais intervenientes na operação de transporte e que sejam pertinentes à sua atividade de fiscalização.

Parágrafo único. Os órgãos de segurança pública terão acesso aos dados mencionados no caput via Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública – SINESP, com exceção daqueles referentes ao sigilo bancário dos envolvidos.

Art. 9º. A Polícia Rodoviária Federal integrará o sistema de fiscalização do DT-e nas operações que se derem nas rodovias federais, estradas federais e áreas de interesse da União.

## CAPÍTULO II

### DA GERAÇÃO DO DT-e

Art. 10. A responsabilidade pela geração e solicitação de emissão do DT-e será do Transportador, e os custos tarifários serão suportados pelo Embarcador.

§1º O gerador poderá fazer uso de sistema próprio, ou, alternativamente, usar sistema de Entidade Geradora de DT-e autorizada pelo Ministério da Infraestrutura na forma do regulamento.

§2º A autorização da Entidade Geradora é automática e efetivada no momento da primeira emissão de DT-e gerado.

§3º Os serviços de geração de DT-e executados em nome de terceiros, assim como outros correlatos ofertados por Entidade Geradora de DT-e, na forma do caput, são de natureza comercial, em regime de livre concorrência.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### CAPÍTULO III

#### DA EMISSÃO DO DT-e

##### Seção I

##### Do serviço de emissão do DT-e

Art. 11. A emissão do DT-e, a manutenção da plataforma de seu controle e fiscalização serão efetuadas pelo MINFRA.

§1º - Será permitida a concessão à iniciativa privada mediante licitação.

§2º - O serviço de emissão do DT-e poderá ser delegado por convênio entre o Ministério da Infraestrutura e entidades da administração federal indireta.

##### Seção II

##### Das responsabilidades

Art. 12. Constitui obrigação do transportador de carga própria, do embarcador ou proprietário de carga contratante de serviços de transporte, seus prepostos ou representantes legais, a solicitação de emissão, cancelamento e encerramento do DT-e emitido, nos termos desta Lei.

§1º Deverá ser emitido um único DT-e no caso de operação de transporte multimodal de cargas realizada por ou sob responsabilidade de Operador de Transporte Multimodal, nos termos do art. 5º da Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.

§2º Em operações de transporte de carga fracionada oriunda de diferentes embarcadores e consolidada pelo transportador, este ficará responsável pela geração e solicitação de emissão de DT-e único que acoberte todas as operações de transporte da viagem.

§ 3º - A responsabilidade pelo pagamento de tarifas e custos do DT-e será sempre do embarcador contratante e serão cobrados pelo transportador mediante rateio proporcional entre os embarcadores no caso do transporte fracionado;

Art. 13. Na contratação ou subcontratação de Transportador Autônomo de Carga – TAC, o embarcador ou proprietário da carga será o responsável pela geração, solicitação de emissão, cancelamento e encerramento do DT-e.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 1º - A subcontratação do TAC por Empresas de Transporte Rodoviário de Carga – ETC deverá ser objeto de evento registrado no DT-e das condições da contratação que atendam o previsto em Lei.

§2º - O acesso às informações registradas no DT-e deverão ser segregadas ficando restrito a cada um dos agentes o conhecimento das condições relacionadas ao respectivo contrato em que é parte.

Art. 14. O serviço de emissão do DT-e será remunerado pelo respectivo transportador de carga própria, embarcador ou proprietário de carga contratante de serviços de transporte, conforme tarifas específicas incidentes por unidade de DT-e emitido ou cancelado, na forma do regulamento.

### CAPÍTULO IV

#### DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 15. Constitui infração punível com base nesta Lei toda ação ou omissão que resulte em:

I - operação de transporte sem prévia emissão do respectivo DT-e;

II – não disponibilização de DT-e gerado ao TAC, conforme previsto no art. 13;

III – geração, utilização, cancelamento ou encerramento de DT-e em desconformidade a esta Lei ou ao regulamento;

IV - condicionar o transportador a utilizar conta de pagamento específica para a operação contratada, distinta daquela de livre escolha do transportador; e

V - descontar o valor do custo de geração do DT-e do valor do frete contratado, em prejuízo do transportador.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se à pessoa física ou jurídica que, executando, intermediando ou intervindo direta ou indiretamente na operação de transporte, cometer quaisquer das infrações previstas no caput, sem prejuízo das sanções cíveis e penais aplicáveis.

Art. 16. As infrações previstas no art. 14 provocadas ou cometidas, de forma isolada ou conjunta, sujeitarão os infratores às seguintes penalidades, de acordo com a gravidade da falta:

I – advertência;

II – multa;



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213434034500>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 1º Os valores da multa mencionada no inciso II do caput serão definidos em regulamento, de acordo com a infração cometida, a gravidade da conduta e as características da respectiva operação de transporte.

§2º Os valores da multa mencionada no inciso II do caput serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 e o máximo de R\$ 10.500,00, nos termos do regulamento.

§3º O Ministério da Infraestrutura poderá realizar as atualizações monetárias dos valores de trata o § 2º deste artigo.

§4º A dosimetria das sanções de multa e suspensão levará em conta a gravidade da conduta, nos termos do regulamento.

§5º Da autuação e da aplicação de sanção caberá a apresentação, respectivamente, de defesa e recurso pelo autuado, no prazo estabelecido em norma do órgão fiscalizador competente.

§6º No âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações poderão ser encaminhadas por meio eletrônico para endereço eletrônico cadastrado formalmente para este fim de forma a assegurar a ciência da imposição da penalidade, nos termos do regulamento.

§7º - As infrações poderão ser punidas com multa, advertência, suspensão e cancelamento.

I - A pena de advertência será aplicada quando a infração tratar de irregularidade sanável, expedida notificação com intuito orientativo e com prazo para o autuado sanar irregularidade. Não sanada a irregularidade, será expedida nova notificação com a aplicação da penalidade correspondente.

II - O cometimento de 2 (duas) ou mais infrações, ainda que na mesma operação de transporte, ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente.

III - A notificação de autuação será expedida no prazo máximo de trinta (30) dias, a contar da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente.

## CAPÍTULO V

### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 17. O art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC deverá ser efetuado em conta de

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213434034500>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

depósitos ou conta de pagamento pré-paga, mantida em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil de livre escolha do TAC prestador do serviço e informado no respectivo Documento Eletrônico de Transporte.

§7º O extrato da conta de depósitos ou conta de pagamento pré-paga, de que trata o caput, com as movimentações relacionadas aos pagamentos das obrigações estabelecidas em DT-e, servirão como formas de comprovação de rendimentos do TAC.

§8º As custas com geração e emissão de DT-e, as tarifas bancárias ou quaisquer outras decorrentes da operação de pagamento do frete contratado correrão à conta do responsável pelo pagamento, sem ônus ao TAC.

§ 9º As informações para o pagamento a que se refere o **caput**, bem como o respectivo valor da transação, deverão ser identificados no DT-e emitido” (NR)

Art. 18. Os artigos 2º e 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passam a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 2º A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado pelo Transportador Autônomo de Cargas – TAC.” (NR)

“Art. 7º. Toda operação de transporte rodoviário de cargas em que houver a contratação ou subcontratação de Transportador Autônomo de Carga-TAC deverá ser realizada mediante Documento Eletrônico de Transporte DT-e previamente emitido, contendo informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao TAC e do piso mínimo de frete aplicável.” (NR)

Art. 19. A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 1º .....

II – 12,5% (doze e meio por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

§ 1º - Não se aplica o disposto no inciso II aos veículos com peso bruto total igual ou inferior a 50 (cinquenta) toneladas que estarão obrigados a observar somente os limites de peso bruto total.

§ 2º Caberá ao Conselho Nacional de Trânsito regulamentar o disposto no caput e no § 1º, sem prejuízo da eficácia imediata das disposições deste artigo.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 3º Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, incluindo-se as vias particulares sem acesso à circulação pública.” (NR)

.....

Art. 20. O Art. 2º e o Art. 3º da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, alterada pela Lei nº 10.561, de 13 de novembro de 2002, passam a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 2º .....  
.....

Parágrafo único. 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 de embarque no Documento Eletrônico de Transporte – DT-e.” (NR)

“Art. 3º .....  
.....

§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser disponibilizado ao transportador rodoviário autônomo decorrente da contratação do serviço de transporte no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino, devendo ser consignada no Documento Eletrônico de Transporte – DT-e.” (NR)

.....

Art. 21. O DT-e será implantado em todo território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos em regulamento a ser publicado no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias da data de publicação desta Lei.

Parágrafo único. As obrigações constantes no art. 12 serão efetivamente exigidas a partir de data estabelecida no cronograma de que trata o caput.

Art. 22. Fica revogado o parágrafo único do art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018.

Art. 23. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Comissões, em 07 e maio de 2021.

**Deputado Diego Andrade**  
**Relator**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Diego Andrade  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213434034500>

