

# MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 18 DE MAIO DE 2021

## RELATÓRIO FINAL

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, e a Lei nº 10.833, de 29 de setembro de 2003.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

**Relator:** Deputado JERÔNIMO GOERGEN

### 1 - RELATÓRIO

O Poder Executivo submete ao Congresso Nacional a Medida Provisória nº 1.051, de 18 de maio de 2021, doravante MPV 1.051/2021, em cuja ementa "Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968".

Conforme **Exposição de Motivos EMI nº 00016/2021 MINFRA ME MJSP MME** que acompanha a **Mensagem de Encaminhamento Nº 208** de 18 de maio de 2021, *"a instituição do DT-e tem por objetivo estabelecer documento eletrônico obrigatório que consolidará o conjunto de documentos físicos (papel) necessários ou exigidos para as operações realizadas por qualquer modo de transporte, seja rodoviário, ferroviário,*



*aquaviário, aéreo ou dutoviário, visando desburocratizar, simplificar, reduzir custos, harmonizar, modernizar e ampliar a qualidade e a segurança dos transportes no País e das prestações de serviços de transporte de cargas”.*

Ainda conforme a Exposição de Motivos, a instituição do Documento Eletrônico de Transporte (“DT-e”) será de extrema relevância para integração dos modos de transporte, inclusive o dutoviário, possibilitando oportunidade de aperfeiçoamento de todo o processo de transporte de cargas no País, ao identificar os padrões de comportamento das operações, permitindo, sobremaneira, o incremento no planejamento e nas potencialidades desses setores – que atualmente padecem de visibilidade, ausência de integração entre os subsistemas de viação e logística fragmentada.

Particularmente no tocante ao transporte rodoviário de carga, dados do Ministério da Infraestrutura mostram que apenas 13% do valor pago por um frete rodoviário se traduz em renda para o chamado transportador autônomo de carga ou “TAC”, o caminhoneiro autônomo, o “carreteiro”. Por outro lado, 47% do valor do frete é destinado a pagamento de custos do serviço, como combustíveis e impostos, enquanto os 40% restantes ficam com diversos intermediários, como agenciadores de frete e outros prestadores de serviço entre o contratante original (o embarcador ou proprietário da carga) e o transportador propriamente dito, o que realiza o transporte. Aqui, se constata o problema da “intermediação” nociva aos interesses do trabalhador autônomo.

Tal situação demonstra que, dentre todos os modos de transporte alcançados pelo Documento Eletrônico de Transporte (“DT-e”), o transporte rodoviário de carga é o mais heterogêneo, precarizado e sensível à relação contratante-contratado, especialmente quando envolve o autônomo, que vive de realizar fretes para contratante que lhe proponha o serviço mediante remuneração.

Essa realidade, que é nacional, permite inferir de modo inquestionável que o DT-e terá maior impacto justamente onde a precarização da prestação do serviço de transporte de carga



é mais evidente e desigual. Por essa razão, além do objetivo precípuo, a MPV 1.051/2021 almeja ainda:

- i. Modernizar, legalizar e expandir o mercado relativo aos pagamentos de fretes do transporte rodoviário de carga realizados por terceiros mediante remuneração, que tanto afligem os transportadores rodoviários autônomos;
- ii. Eliminar a atuação de atravessadores que impõem aos autônomos o uso da chamada conhecida "carta frete", forma ilegal de pagamento que apenas beneficia os intermediários, em detrimento do caminhoneiro, e que funciona como espécie de "nota promissória" sem qualquer valor legal que é "trocada" em postos de combustíveis que aceitam tal mecanismo, mediante descontos sobre o valor de face, na compra de combustível ou no saque de dinheiro em espécie, sempre em prejuízo do caminhoneiro;
- iii. Incentivar o uso do transporte multimodal de cargas, conforme definido pela **Lei nº 9.611**, de 19 de fevereiro de 1998;
- iv. Alterar a atual redação do **art. 5º-A da Lei nº 11.442**, de 5 de janeiro de 2007, com o objetivo de definir a obrigatoriedade de emissão do DT-e para fins de comprovação e de pagamento da contraprestação do serviço de transporte e de fiscalização da respectiva operação, contendo todos os dados cadastrais, contratuais, logísticos, de segurança, comerciais, financeiras, de pagamento, entre outros necessários;
- v. Permitir que o transportador autônomo possa emitir fatura e duplicata, por meio da alteração



do **art. 20 da Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968;**

- vi. Viabilizar o acesso do autônomo ao mercado de antecipação de recebíveis ou de desconto de duplicatas escriturais, tendo o DT-e como lastro de emissão desse tipo de título, na forma da **Lei nº 13.775, de 20 de dezembro de 2018;**
- vii. Alterar o **art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018,** a fim de definir o DT-e como o documento a ser previamente emitido em operações de transporte rodoviário de cargas, contendo informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, da forma de pagamento do frete e da indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável; e
- viii. Alterar a **Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001,** para prever no uso do DT-e, o valor do Vale-Pedágio obrigatório, de forma a assegurar que o vale pedágio seja registrado através de um documento que terá legalidade financeira, além de facilitar o registro e a fiscalização do mesmo

Ao propor tais objetivos, materializados pelos dispositivos constantes do texto da MPV 1.051/2021, o Poder Executivo altera de modo contundente práticas ilegais ("carta-frete" e ação de atravessadores) e moderniza o setor de transporte rodoviário de carga no país.

Evidência maior do interesse do tema tratado neste Medida Provisória é o fato de **128 (cento e vinte e oito) emendas** terem sido apresentadas pelos Ilustres Senadores e Deputados Federais, contendo importantes contribuições e aperfeiçoamentos sobre o texto publicado, destacando a relevância e a importância da



matéria tratada, apesar do momento tão difícil e pesaroso pelo qual atravessa nosso País.

É o que basta para o essencial deste Relatório.

## 2 - VOTO DO RELATOR

Antes de apreciarmos o mérito da MPV 1.051/2021 e das cento e vinte e oito emendas parlamentares apresentadas, cumpre-nos verificar o atendimento aos pressupostos de urgência e relevância dos assuntos tratados na Medida Provisória em tela e analisar a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da matéria submetida pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional, além de sua compatibilidade e adequação financeira e orçamentária.

### 2.1 - DOS PRESSUPOSTOS CONSTITUCIONAIS DE RELEVÂNCIA E URGÊNCIA

A MPV 1.051/2021 encontra respaldo constitucional de **urgência**, tendo em vista as constantes ameaças de paralisação de caminhoneiros e seus representantes de categoria em âmbito nacional, tendo como motivação pauta com razões diversas, desde o preço dos combustíveis até a precarização da relação entre contratante e contratado, justamente um dos objetivos a serem alcançados pela introdução do DT-e. Não se vislumbra a repetição da situação calamitosa de falta de abastecimento e interrupção de vias rodoviárias nacionais, como a ocorrida em maio de 2018, o que trouxe prejuízos socioeconômicos e até, em certo momento, apoio da sociedade à causa dos transportadores.

Quanto ao pressuposto de **relevância**, vale aqui destacar que receita operacional bruta do subsetor de "Transportes, serviços auxiliares aos transportes e correio" no ano-base 2018, conforme dados da **Pesquisa Anual de Serviços do IBGE** (<https://www.ibge.gov.br/>) foi da ordem de R\$ 493,7 bilhões. No que diz respeito ao transporte rodoviário de carga, dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, indicam que há



atualmente 1.026.068 transportadores registrados no País (<https://portal.antt.gov.br/rntrc>), dos quais 784.242 são transportadores autônomos, 241.354 são Empresas de Transporte de Carga e 30.033 são Cooperativas de Transportadores Autônomos de Carga. A frota registrada totaliza 2.371.884 veículos e implementos rodoviários. Todos os demais modos de transporte – ferroviário, aquaviário (hidroviário e cabotagem), aéreo e dutoviário, dependem do modo rodoviário para a chegada e saída da carga dos terminais, portos, aeroportos, bases de distribuição e estações de transbordo. A logística de transporte de carga no Brasil é majoritariamente rodoviária, razão bastante para conferir relevância à matéria da qual trata a MPV 1.051/2021 proposta.

Em termos do chamado “custo Brasil”, dados do Ministério da Infraestrutura indicam que há aproximadamente oitenta documentos decorrentes de obrigações administrativas de competência federal que oneram os transportes em todas as suas modalidades. Cada documento necessita de procedimento por parte de pessoa física ou jurídica que queira realizar um transporte de carga. Juntando com documentos de competência estadual, distrital e municipal, chega-se a pouco mais de noventa instrumentos de atuação do Estado sobre o cidadão e a empresa privada que atua no segmento de transporte.

No tocante ao transporte rodoviário de carga, outros dados apontam que os caminhões carregados ficam em média 6 (seis) horas parados por viagem em operações de fiscalização e procedimentos burocráticos, tais como verificação de documentação e pesagem, uma vez que é exigida uma grande quantidade de documentos de porte obrigatório nas operações de transportes, cujos procedimentos de obtenção são excessivamente burocráticos, obrigando o caminhoneiro a contratar despachantes ou intermediários. A análise dessa ineficiência, aliada à oportunidade de melhorias imediatas, contribuiu para a proposição da MPV 1.051/2021, conforme bem explicitado na supracitada Exposição de Motivos EMI nº 00016/2021 MINFRA ME MJSP MME.

Nesse contexto, a implantação do DT-e propõe simplificar procedimentos administrativos e permitir maior e melhor



controle sobre o efetivo pagamento do frete ao prestador de serviço, em especial, ao caminhoneiro autônomo.

Importante ressaltar que a Medida Provisória encontra apoio manifesto dos segmentos diretamente envolvidos com as operações de transportes, sejam eles embarcadores, empresas transportadoras e os próprios caminhoneiros. Tal apoio indica que já não é mais admissível que, em tempos pautados pela sociedade da informação e da tecnologia, métodos e procedimentos vetustos e anacrônicos continuem a ditar a vida do cidadão e das empresas, às custas da produtividade e da competitividade nacionais. Faz-se, necessário, pois, sanar em definitivo essa situação, sob pena de se perpetuar o contínuo prejuízo ao interesse público, aqui representado pelo setor de transportes, estratégico para a Economia Nacional e o desenvolvimento regional do País.

Conclui-se, desta forma, pelo pleno atendimento dos pressupostos constitucionais de urgência e relevância pela MPV 1.051/2021.

## **2.2 – DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA**

Após detalhado exame da MPV 1.051/2021 e de sua Exposição de Motivos, somados a esclarecimentos adicionais prestados pelo Ministério da Infraestrutura e debates promovidos por esta Relatoria através de “webinars” e “lives” na Internet, inclusive com a presença do Senhor Ministro de Estado da Infraestrutura, com entidades representativas dos embarcadores, das empresas transportadoras com frota própria, dos transportadores autônomos e dos usuários de serviços de transporte de carga em todo os modos, não foi identificado pelos participantes ou por este Relator qualquer ponto ou aspecto que possa ensejar ou caracterizar inconstitucionalidade da Medida Provisória.

A esse respeito, impende destacar que os resultados do trabalho de análise das emendas dos senhores e das senhoras parlamentares foi amplamente divulgado e discutido junto aos



agentes econômicos que realizam ou que são usuários de serviços de transporte de carga no País e todas as solicitações de esclarecimento às dúvidas suscitadas acerca da Medida Provisória em tela e das emendas foram devidamente atendidas por esta Relatoria, com apoio da prestimosa assessoria técnica da equipe do Ministério da Infraestrutura.

Ainda, destaca-se que é de competência exclusiva da União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; os portos marítimos, fluviais e lacustres (art. 21, XII, CF/1988). Também, é de competência privativa da União legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI, CF/1988).

Considerando que o DT-e tem razão de existir para modernizar, simplificar e desburocratizar as operações de transporte de carga nos vários modais já aqui citados, tal iniciativa encontra amparo e se vincula com competências constitucionais exclusivas e privativas da União.

Quanto à juridicidade, a MPV 1.051/2021 respeita o princípio constitucional da legalidade, pois se fundamenta na criação de instrumento vinculado (DT-e) à prestação ou execução de serviços de transportes que já estão previstos na Constituição Federal ou em Lei. A esse respeito, vale mencionar um dos aspectos inovadores da proposta feita pelo Executivo Federal, no sentido dado pelo art. 3º, III, da MPV 1.051/2021 que estabelece, *verbis*:

*"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, inclusive com o transporte dutoviário e as suas interfaces intermodais e, quando viável, a empreendimentos de infraestrutura e serviços públicos não relacionados manifestamente a transportes".*





Essa aludida integração exige, previamente, a instituição de instrumentos legais e operacionais que viabilizem tal ambiente integrado. A edição da MPV 1.051/2021 fornece a concretude ao criar o instrumento legal necessário para viabilizar a integração entre os modos de transporte, tendo como ferramenta digital o DT-e, o que respalda o pressuposto de juridicidade. Sobre esse ponto, considera-se bastante o atendimento desse pressuposto.

Por fim, em relação à técnica legislativa, constatou-se que a MPV 1.051/2021 atende às disposições da Lei Complementar nº 95, de 1998, alterada pela Lei Complementar nº 107, de 26 de abril de 2001. A Medida Provisória está corretamente estruturada, quanto à parte preliminar, à parte normativa e à parte final. Além disso, não dispõe ou inclui matérias estranhas a seu objeto ou a este não vinculada por afinidade, pertinência ou conexão.

Conclui-se, assim, pelo atendimento aos pressupostos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela MPV 1.051/2021.

## **2.3 – DA COMPATIBILIDADE E ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA**

A MPV 1.051/2021 contempla dispositivo que permite à União, enquanto Poder Concedente, atender aos pressupostos de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira decorrentes da instituição do DT-e. Trata-se dos artigos 10 e 14, a seguir reproduzidos, *verbis*:

*"Art. 10. O serviço de emissão do DT-e poderá ser explorado diretamente pelo Ministério da Infraestrutura ou por meio de concessão ou de permissão.*

.....  
....."



*"Art. 14. O serviço de emissão do DT-e será remunerado pelo responsável pela solicitação de emissão do DT-e conforme tarifas específicas incidentes por unidade de DT-e emitido ou cancelado, na forma prevista em regulamento.*

.....  
 ....."

Considerando tanto a hipótese de exploração direta, quanto indireta do serviço de emissão de DT-e, nesse último caso, por meio de concessão ou de permissão precedida de licitação pública e mediante remuneração por meio de tarifas específicas, não haverá incompatibilidade ou inadequação orçamentária e financeira para a operação dos serviços associados ao DT-e, pois o Poder Concedente poderá, dentro de suas competências, definir parte das citadas tarifas específicas para assegurar a manutenção da estrutura de Estado para gerir todos os processos relativos à implementação de política pública voltada a DT-e. Ou seja, o DT-e será autossustentável.

No tocante às EMENDAS encaminhadas a esta Relatoria, conforme análise de mérito constante do item 2.5 deste Relatório, **à exceção da EMENDA 020**, nenhuma implica em aumento de despesas da União ou dos demais Entes Federativos e tampouco diminuição das receitas públicas.

A EMENDA 020 propõe alterar o art. 16 da **Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004**, de modo a estender os benefícios do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO, a partir da vigência da Lei de Conversão, até 31 de dezembro de 2022.

Impende esclarecer que o Regime Tributário do REPORTO estabelece que a aquisição (inclusive por importação) de **máquinas, equipamentos e outros bens destinados ao ativo imobilizado, utilizados na prestação de serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias em instalações portuárias e em recintos alfandegados de zona secundária, no transporte ferroviário, na execução dos serviços de**



**dragagem, na execução do treinamento e formação de trabalhadores, nos Centros de Treinamento Profissional,** poderá ser feita com **suspensão do pagamento** do Imposto sobre Produtos Importados - IPI, da contribuição para o Programa de Integração Social - PIS, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS e, quando for o caso, do Imposto de Importação - II.

O principal objetivo desse regime tributário é meritório, pois visa fomentar o comércio internacional brasileiro, uma vez que incentiva o investimento em aquisição de equipamentos destinados às operações portuária e transporte ferroviário de carga, por meio da desoneração dos investimentos para a melhoria e para a expansão da infraestrutura de transporte e logística nos portos.

A título de esclarecimento, são beneficiários do REPORTO o operador portuário, o concessionário de porto organizado, o arrendatário de instalação portuária de uso público e a empresa autorizada a explorar instalação portuária de uso privado, inclusive aquelas que operam com embarcações de *offshore* (navegação de apoio marítimo), o concessionário de transporte ferroviário, as empresas de dragagem definidas na **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos**, os recintos alfandegados de zona secundária (como portos secos e estações aduaneiras de interior), e os centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Isto representa mais empregos de qualidade e maior incentivo à economia de transportes do país.

Ocorre que, atualmente, não há mais possibilidade de fruição dos benefícios do REPORTO, pois a Lei 11.033/2004 estabeleceu que aquisições e importações amparadas pelo Reporto seriam autorizadas **até 31 de dezembro de 2020** (Redação dada pela Lei nº 13.169, de 2015), prazo que não foi renovado.

O que propõe a EMENDA 020 é justamente prorrogar a vigência do regime até **31 de dezembro de 2022**, a partir da publicação da Lei de Conversão, como já aqui mencionado.



### 2.3.1 – Da estimativa de renúncia fiscal

Considerando que a retomada da vigência do REPORTE implicará na suspensão de Imposto de Importação - II, IPI e PIS/COFINS Importação, com hipótese de posterior isenção de II e IPI, passados cinco anos do fato gerador, faz-se mister estimar a renúncia fiscal do total de tributos que não serão recolhidos pela União no período de vigência de eventual renovação do REPORTE, em respeito à Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF (Art. 14) e a Lei de Diretrizes Orçamentárias LDO 2021 (Lei nº 14.116, de 31/12/2020).

Nesse sentido, dados coletados pelo Ministério da Infraestrutura, tomando por base o valor dos investimentos previstos pelas Concessionárias de ferrovia e o setor portuário, **a estimativa de renúncia de tributos federais** será nos seguintes montantes por ano de vigência de fruição:

- i. Ano 2021 (julho-dezembro): R\$ 450 (quatrocentos e cinquenta) milhões; e
- ii. Ano 2022 (janeiro-dezembro): R\$ 150 (cento e cinquenta) milhões.

Desta forma, o Ministério da Infraestrutura, com base nas informações coletadas, prevê um total de renúncia no novo período de vigência do REPORTE da ordem de **R\$ 600 (seiscentos) milhões de reais**.

A esse respeito, esclarecimentos prestados a essa Relatoria pelos Ministérios da Economia e da Infraestrutura deram conta de que haverá a devida elaboração de **medidas de compensação** face a essa renúncia estimada de receita, em cumprimento ao art. 14, inciso II, da Lei de Responsabilidade Fiscal (LC 101/2000). Sobre este ponto, é o que basta.

Nesses termos, conclui-se pelo atendimento aos pressupostos de compatibilidade e adequação orçamentária e financeira pela MPV 1.051/2021, com a ressalva de que, caso aprovado o Projeto de Lei de Conversão da MPV 1.051/2021, o



Ministério da Economia defina as medidas de compensação, por meio do aumento de receita, necessárias para contrapor a renúncia estimada de R\$ 600 milhões e o que desta exceder, decorrente da extensão da vigência do REPORTO até 31 de dezembro de 2022.

## 2.4 – DO MÉRITO DA MEDIDA PROVISÓRIA

O mérito da proposta feita pelo Poder Executivo por meio da MPV 1.051/2021 já restou patente nos itens anteriores deste Relatório.

Nesses termos, **meu voto é pela aprovação** da MPV 1.051/2021, considerando as alterações redacionais decorrentes principalmente das cento e vinte e oito emendas parlamentares encaminhadas a esta Relatoria pelos Ilustríssimos Senhores Senadores, Deputados e Senhoras Deputadas Federais, acolhidas integral ou parcialmente ou ainda com os necessários ajustes, além daquelas por mim introduzidas a partir de ajustes redacionais e emendas aditivas face às contribuições advindas de entidades representativas de transportadores, embarcadores, caminhoneiros e usuários de serviços de transporte de carga, e incorporadas ao **Projeto de Lei de Conversão**, conforme texto encaminhado junto com este Relatório.

## 2.5 – DO MÉRITO DAS EMENDAS

Passa-se à exposição pormenorizada de motivos, com análise das emendas de acordo com o objeto, a afinidade, pertinência ou conexão com os dispositivos da MPV 1.051/2021.

Acolhem-se integralmente as **EMENDAS 002, 020, 032, 039, 053, 054, 063, 070, 074, 084, 103, 106, 113, 116 e 124.**

Acolhem-se parcialmente ou com ajustes redacionais as **EMENDAS 003, 004, 006, 007, 008, 009, 011, 012, 013, 015, 016, 017, 018, 019, 025, 026, 029, 030, 031, 033, 037,**



**038, 043, 047, 048, 049, 050, 052, 057, 059, 061, 062, 064, 065, 066, 068, 071, 073, 082, 083, 085, 092, 095, 101, 102, 105, 107, 111, 112, 115, 117, 120, 121, 123 e 126.**

As **EMENDAS 022, 023 e 024** foram retiradas pelo Autor.

Rejeitam-se integralmente o acolhimento das seguintes EMENDAS:

**Emenda 001.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois a mesma trata de matéria de controle aduaneiro na Zona Franca de Manaus e em Áreas de Livre Comércio, sem vinculação por afinidade, pertinência ou conexão com a MPV 1.051. O DT-e não alcança transporte sob controle aduaneiro.

**Emenda 005.** Entende-se que a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018 visa primordialmente proteger todos os transportadores que são o polo hipossuficiente da relação contratual em contratos de prestação de serviços de transporte realizados por terceiros mediante remuneração, tanto Empresas de Transporte Rodoviário de Carga - ETC, quanto Transportadores Autônomos de Carga - TAC e equiparados (empresas com frota de até três veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas). A Emenda proposta reduziria o alcance da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas ao TAC e equiparados, não se aplicando aos demais tipos de transportadores rodoviários, o que prejudicaria a atual política pública que decorreu de negociações e acordo entre o Poder Executivo à época e os transportadores, durante a paralisação ocorrida em maio de 2018. A destacar o fato de que a Lei nº 13.703/2018 faz objeto da **ADI 5956** no Supremo Tribunal Federal. Alterações nesse diploma legal, neste momento exato em que há ameaças de nova paralisação, poderia trazer insegurança jurídica ao setor e acirramento dos ânimos de modo inoportuno.

**Emenda 010.** Esta Emenda decorre e é vinculada à EMENDA 005, valendo a mesma justificativa ali feita.



**Emenda 014.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois se entende que as penalidades respeitam a lógica da progressividade da medida sancionadora, iniciando com advertência, com aviso prévio, seguida de multa. Antes da suspensão definitiva, prevê-se a suspensão temporária da atuação da Entidade Geradora de DT-e, nesta atividade específica. Deste modo, haverá diversas oportunidades para a entidade infratora ajustar sua conduta. Contudo, mesmo que venha a ter o registro suspenso ou cancelado definitivamente, poderá subcontratar a geração de DT-e junto a outra Entidade, sem prejuízo de sua atividade principal, qual seja, o transporte de carga, no caso da entidade geradora ser, antes, uma transportadora.

**Emenda 021.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 014.

**Emenda 027.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois a mesma apresenta vício de definição, ao equipar “pequena monta” a “pequenas cargas”, além de remeter implicitamente a aspectos de valoração da mercadoria transportada e não de “pequenas cargas” em termos de volume ou peso, o que ainda restaria ambíguo, pois pode-se ter um conjunto de pequenas cargas com alto valor financeiro ou, em termos volumétricos, compondo uma dimensão suficiente para não ser desconsiderada para fins de DT-e. Além disso, estão postos no art. 1º, §2º, da Medida Provisória, os critérios mínimos para a dispensa de DT-e.

**Emenda 028.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois as hipóteses de não obrigatoriedade de emissão de DT-e serão dadas pela Regulamentação à Lei a partir do estabelecido no art. 1º, §2º da Medida Provisória. Entende-se que não cabe à Lei ser exaustiva quanto a esse tipo de hipótese, sob pena de se tornar obsoleta rapidamente ou de suprimir alguma situação não prevista no momento de sua tramitação, trazendo insegurança jurídica ou, ainda, de vedar hipótese de futura flexibilização.

**Emenda 034.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois o caput do artigo 1º fornece segurança jurídica para



estabelecer a regra a ser proposta no regulamento. Além disso, essa e outras ressalvas de orientação estritamente operacional constarão do Regulamento à Lei, sem prejuízo para os transportadores.

**Emenda 035.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 005.

**Emenda 036.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois entende-se que a obrigatoriedade de Instituição de Pagamento ser autorizada a funcionar pelo Banco Central já está atendida pela nova redação dada ao art. 5º-A da Lei 11.442/2007, conforme art. 17 da Medida Provisória. No entanto, nem toda Entidade Geradora de DT-e deverá ser IP. Quanto aos incisos I a III, essas se referem às IPs, impondo restrições acerca de cobrança de tarifas ou encargos ao TAC (I), vedação à prestação exclusiva de serviço a empresa ou grupo econômico (II) e vedação a manter vínculo societário com setores específicos (III). Considerando que o parágrafo proposto se refere a duas atividades totalmente distintas – geração de DT-e e atuação como IP – haveria clara restrição sobre a primeira, caso fosse acatada a Emenda. De fato, o serviço de geração, primeira etapa do ciclo de vida do DT-e, tem por natureza, desde a origem, ser de livre concorrência, com pleno direito de acesso a qualquer interessado, em operações que envolvam ou não o TAC, na esteira dos princípios que norteiam Lei nº 13.874, de 20 de setembro de 2019, conhecida como “Lei da Liberdade Econômica”.

**Emenda 040.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois a matéria é de natureza distinta (trânsito) da MPV 1.051. Esta matéria é afeta à MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021.

**Emenda 041.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois a matéria é de natureza distinta (pesagem de carga) da MPV 1.051. Esta matéria é afeta à MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021.

**Emenda 042.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois a matéria é de natureza distinta (pesagem) da MPV





1.051. Esta matéria é afeta à MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021.

**Emenda 044.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 034.

**Emenda 045.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 028.

**Emenda 046.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 027.

**Emenda 051.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 014.

**Emenda 055.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 005 e 035.

**Emenda 056.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 010.

**Emenda 058.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 010 e 056.

**Emenda 060.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 036.

**Emenda 067.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 010, 056 e 058.

**Emenda 069.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 036 e 060.

**Emenda 072.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois a alteração proposta abre a possibilidade de dispensa do DT-e em operações importantes e usuais, prejudicando o alcance do DT-e. Além do mais, a regulamentação poderá definir se a informação de volume da carga poderá ser inserida posteriormente à emissão do DT-e.



**Emenda 075.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois a definição dos critérios para dosimetria das sanções será matéria de regulamentação.

**Emenda 076.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois a lista de documentos contemplados no DT-e será construída ao longo do tempo, de forma gradativa, inclusive com atuação do comitê gestor entre órgãos e entidades da administração pública federal, entidades representativas do setor de transportes e da sociedade civil, ao que se refere o Art. 5º, III, da Medida Provisória.

**Emenda 077.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois o DT-e não alcança os Documentos Fiscais Eletrônicos, de competência das Administrações Fazendárias Estaduais e Distrital e objeto de obrigação tributária acessória relativa a ICMS, nos termos do art. 113, §2º, da Lei Complementar nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

**Emenda 078.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois o dispositivo proposto, ao impor prazo para implantação do DT-e superior a 12 (doze) meses, afasta a possibilidade de alteração imediata da realidade do transporte de carga no País, retirando inclusive o pressuposto constitucional de urgência imposto para edição de Medida Provisória

**Emenda 079.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 010, 056, 058 e 067.

**Emenda 080.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 007, 018 e 019.

**Emenda 081.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 036, 060 e 068.

**Emenda 086.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 040.

**Emenda 087.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 078.



**Emenda 088.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 078 e 087.

**Emenda 089.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 077.

**Emenda 090.** O proposto para o §1º já está contemplado no §10 do Art. 5º-A da Lei 11.442/2007, alterado pelo Art. 17 da MP 1.051/2021. O §2º já está contemplado, na forma do Parágrafo único do artigo 12.

**Emenda 091.** O presente Relatório não acolhe a emenda, pois o parágrafo proposto visa conceder prazo para aquelas Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete - IPEFs que já realizam esse tipo de pagamento eletrônico, mas que não possuem mais de 500 mil contas de clientes ativas. A regra de transição para esse tipo de instituição já está definida pelo art. 3º da Resolução BACEN nº 01, de 2020, que institui o arranjo de pagamentos instantâneos Pix e aprova o seu Regulamento, tornando ineficaz o objeto dessa emenda.

**Emenda 093.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 019 e 080.

**Emenda 094.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 079.

**Emenda 096.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 079 e 094.

**Emenda 097.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 077 e 089.

**Emenda 098.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 010, 056, 058, 067 e 079.

**Emenda 099.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 077, 087 e 088.

**Emenda 100.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 091.



**Emenda 104.** Pelas mesmas razões dadas à EMENDA 021.

**Emenda 108.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 034 e 044.

**Emenda 109.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 027 e 046.

**Emenda 110.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 007, 019, 019, 080 e 093.

**Emenda 114.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 014, 021 e 051.

**Emenda 118.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 005, 035 e 055.

**Emenda 119.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 010, 056, 058, 067, 079 e 098.

**Emenda 122.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 028 e 045.

**Emenda 125.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 064 e 083.

**Emenda 127.** Pelas mesmas razões dadas às EMENDAS 036, 060, 068 e 081.

**Emenda 128.** O presente Relatório não acolhe a emenda pois trata de matéria de natureza previdenciária (recolhimento de contribuição de INSS), sem vinculação por afinidade, pertinência ou conexão com a MPV 1.051/2021.

### 3 - CONCLUSÃO

Pelos motivos aqui expostos, VOTO:



I – pelo atendimento dos pressupostos constitucionais de urgência e relevância da Medida Provisória nº 1.051, de 18 de maio de 2021;

II – pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa da Medida Provisória nº 1.051, de 18 de maio de 2021, do Projeto de Lei de Conversão e das cento e vinte e oito emendas apresentadas;

III – pela compatibilidade e adequação orçamentária e financeira da Medida Provisória nº 1.051, de 18 de maio de 2021, e do Projeto de Lei de Conversão;

IV - pela compatibilidade e adequação orçamentária e financeira das EMENDAS encaminhadas e analisadas por esta Relatoria, visto que não implicam em aumento das despesas da União ou dos demais Entes Federativos e tampouco em diminuição das receitas públicas; e

V – no mérito, pela aprovação da Medida Provisória nº 1.051, de 18 de maio de 2021, das emendas 002, 020, 032, 039, 053, 054, 063, 070, 074, 084, 103, 106, 113, 116 e 124, de forma integral, e das emendas 003, 004, 006, 007, 008, 009, 011, 012, 013, 015, 016, 017, 018, 019, 025, 026, 029, 030, 031, 033, 037, 043, 047, 048, 049, 050, 051, 057, 059, 062, 064, 065, 066, 068, 071, 073, 083, 085, 092, 095, 101, 102, 105, 107, 111, 112, 115, 117, 120, 121 e 123, de forma parcial ou com ajustes redacionais, na forma do Projeto de Lei de Conversão e rejeição das demais, pelas razões aqui expostas.

#### **4 - AGRADECIMENTOS**

Concluído o Relatório e proferido meu voto de Relator, quero expressar sinceros e efusivos agradecimentos a todos os que participaram desta elaboração, das discussões e da apresentação de preciosas sugestões e proposições para a construção conjunta dos necessários aperfeiçoamentos à MPV 1.051/2021.



Agradeço primeiramente aos ilustríssimos colegas parlamentares que contribuíram de modo significativo e com extrema qualidade, por meio das várias emendas encaminhadas, tendo a maioria sido acatada, mesmo que com eventuais alterações redacionais, para fins de maior clareza e objetividade.

Agradeço com especial deferência aos representantes do setor de transportes, aos caminhoneiros de nosso Brasil, aos embarcadores de todos os setores da nossa Economia, às transportadoras e suas entidades representativas, às Confederações, Federações, Sindicatos, Associações, Cooperativas e demais entes privados que movimentam diariamente a logística de cargas em todo o País. Por meio das diversas “lives”, webinários e reuniões presenciais ou virtuais, foi possível melhor compreender os anseios, as críticas e colher as melhores contribuições diretamente de quem atua no mercado de transporte. Sem a participação das Senhoras e dos Senhores, não teria sido possível se alcançar, em tão curto espaço de tempo, um Projeto de Lei de Conversão consistente, enxuto e moderno como este que hoje dispomos.

Por fim, quero agradecer com máximo mérito, a toda equipe do Ministério da Infraestrutura. Por meio do trabalho colaborativo e primoroso coordenado pela Pasta com as equipes dos Ministérios da Economia e Minas e Energia, foi possível se chegar a uma proposta de Documento Eletrônico de Transporte digna do Brasil.

A todos, meu muito obrigado.

Sala da Comissão, em        de julho de 2021.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN

**Relator**

**PROJETO DE LEI DE CONVERSÃO Nº        , DE 2021**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216705968600>



\* C D 2 1 6 7 0 5 9 6 8 6 0 0 \*

O Congresso Nacional decreta:

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, e a Lei nº 10.833, de 29 de setembro de 2003.

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

**Art. 1º** Fica instituído o Documento Eletrônico de Transporte - DT-e, exclusivamente digital, de geração e emissão prévias obrigatórias à execução da operação de transporte de carga no território nacional.

§1º Regulamento disporá sobre as hipóteses em que o DT-e fica dispensado.

§2º Para fins do disposto no §1º, poderão ser considerados os seguintes critérios para a dispensa do DT-e:

I - características, tipo, peso ou volume total da carga;

II - origem e destino do transporte dentro dos limites do mesmo Município;

III - distância da viagem, quando origem e destino do transporte se localizarem em Municípios distintos e contíguos;

IV - transporte para coleta de produtos agropecuários perecíveis diretamente no produtor rural; e

V - coleta de mercadorias a serem consolidadas, conforme previsto no §3º do art. 14 desta Lei, e entrega de mercadorias após desconsolidação. (NR)



§3º O DT-e será documento obrigatório de registro, caracterização, informação, monitoramento e fiscalização da operação de transporte. (NR)

**Art. 2º** Para fins do disposto nesta Lei, consideram-se:

I - operação de transporte de carga - a viagem de transporte de carga própria ou de terceiros com fins lucrativos, no âmbito do Sistema Nacional de Viação - SNV, de que trata o art. 2º da Lei nº 12.379, de 2011, ou movimentação de volume de produto pelo modo dutoviário; (NR)

II - embarcador - o proprietário da carga ou o contratante do transporte remunerado, inclusive nas hipóteses em que seja expedidor ou consignatário da carga; (NR)

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

IV - emissão de DT-e - o serviço de validação e ativação do DT-e gerado para uso na operação de transporte;

V - cancelamento de DT-e - o serviço de desconstituição de DT-e emitido de modo a torná-lo sem efeito para a operação de transporte e para eventual emissão de duplicata escritural; (NR)

VI - evento no DT-e - a alteração ou a inclusão de informações durante a operação de transporte;

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

VIII - coleta de mercadorias: operação de transporte de retirada de mercadorias, do estabelecimento do embarcador ao da transportadora e destinadas à consolidação; e

IX - entrega de mercadorias: operação de transporte de distribuição de mercadorias, do estabelecimento da transportadora ao destinatário final, após desconsolidação. (NR)

Parágrafo único. Exclui-se do disposto no inciso II o expedidor ou consignatário que não seja o próprio contratante do serviço de transporte. (NR)





**Art. 3º** São objetivos do DT-e:

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 nos âmbitos federal, estadual, distrital e municipal, para a realização e a contratação da operação de transporte;

II - 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, inclusive com o transporte dutoviário e as suas interfaces intermodais e, quando viável, a empreendimentos de infraestrutura e serviços públicos não relacionados manifestamente a transportes; e

III - subsidiar o planejamento, a execução e a promoção de atividades de absorção e transferência de tecnologia no setor de transportes.

**Art. 4º** Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Lei.

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados, e informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Lei, na forma prevista em regulamento, asseguradas a segurança dos dados e o sigilo fiscal, bancário e comercial das informações contempladas. (NR)

§ 2º As obrigações administrativas a serem instituídas por órgãos e entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte serão originalmente criadas de modo que seu cumprimento seja por meio de procedimento exclusivamente em formato eletrônico e integrado ao DT-e, na forma prevista em regulamento. (NR)



§ 3º A União poderá celebrar convênios com os Estados, os Municípios ou o Distrito Federal para incorporar ao DT-e as obrigações e os documentos vigentes decorrentes de leis e atos normativos estaduais, municipais ou distritais incidentes sobre as operações de transporte e para atingir os objetivos de que trata o art. 3º.

§4º Os convênios de que trata o §3º deste artigo terão como cláusula a descontinuidade gradativa dos documentos físicos a serem incorporados ao DT-e que são de competência dos respectivos entes convenientes, no prazo máximo de 12 (doze) meses. (NR)

§5º A unificação de documentos e demais obrigações administrativas de que trata o **caput** deverão desobrigar o transportador ou o condutor do veículo de portar versão física dos mesmos documentos ou obrigações durante as operações de transporte nas quais sejam exigidos. (NR)

§6º Como norma geral, as obrigações administrativas em matéria de transporte de carga no país a serem instituídas, a partir da vigência desta Lei, por órgãos e entidades da administração pública estadual, municipal e distrital intervenientes em operações de transporte serão originalmente criadas para cumprimento por meio de procedimento em formato exclusivamente eletrônico. (NR)

**Art. 5º** Compete à União:

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

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

III - instituir comitê gestor entre órgãos e entidades da administração pública federal, 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, e de assegurar transparência, consecução de seus objetivos e seu aperfeiçoamento contínuo;

IV - editar normas e regulamentos relativos ao DT-e;

V- fiscalizar as entidades geradoras de DT-e; e



VI - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas do serviço de emissão do DT-e conforme as disposições contratuais.

**Art. 6º** A fiscalização do cumprimento da obrigatoriedade do uso do DT-e na operação de transporte ficará a cargo da agência reguladora competente, na forma prevista em regulamento.

**Art. 7º** As informações disponíveis no banco de dados da plataforma DT-e serão disponibilizadas aos órgãos e às entidades da administração pública federal intervenientes na operação de transporte para a sua fiscalização, observado o disposto na Lei nº 13.709, de 2018.

Parágrafo único. Os órgãos de segurança pública terão acesso ao banco de dados de que trata o **caput** por meio do Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública, Prisionais e sobre Drogas - Sinesp.

**Art. 8º** Sem prejuízo do disposto no art. 6º, a Polícia Rodoviária Federal atuará na fiscalização do cumprimento da exigência de emissão de DT-e em operações de transporte que ocorrerem em rodovias e estradas federais.

**Art. 9º** As Polícias Militares, os órgãos e entidades executivos rodoviários e executivos de trânsito e os órgãos fazendários dos Estados e do Distrito Federal poderão atuar na fiscalização do cumprimento da exigência de emissão do DT-e em operação de transporte que ocorrerem nas rodovias e estradas no âmbito de suas circunscrições, mediante celebração de convênio, à manifesto interesse da União, observando estritamente o que dispõe a Lei e Regulamentos.” (NR)

## CAPÍTULO II

### DA GERAÇÃO DO DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE

**Art. 10** O DT-e será gerado por pessoa jurídica de direito privado denominada entidade geradora de DT-e, registrada pelo Ministério da Infraestrutura, na forma prevista em regulamento. (NR)

§ 1º O registro da entidade geradora é automático e efetivado no momento da primeira emissão de DT-e gerado. (NR)

§ 2º Os serviços de geração de DT-e executados em nome de terceiros, além de outros correlatos ofertados por entidade geradora



de DT-e, na forma prevista no **caput**, são de natureza privada e comercial, em regime de livre concorrência. (NR)

§3º O gerador poderá fazer uso de sistema próprio, ou, alternativamente, usar sistema de Entidade Geradora de DT-e registrada junto ao Ministério da Infraestrutura na forma do regulamento. (NR)

§4º Dados identitários exigidos para geração do DT-e poderão ser validados ou autenticados por solicitação do embarcador, do contratante de serviços de transporte remunerado, do transportador ou diretamente pela Entidade Geradora a que se refere o **caput**, por meio da integração de seus sistemas próprios com os sistemas das centrais de serviços eletrônicos compartilhados e respectivos serviços de natureza complementar de validação ou autenticação prestados por:

I – registradores civis, na forma da Lei nº 6.015, de 1973; ou

II – autoridades certificadoras credenciadas na Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira (ICP-Brasil), fornecedoras de assinaturas eletrônicas qualificadas de que trata o art. 4º, inciso III, da Lei nº 14.063, de 2020.

§5º Os serviços de validação ou autenticação a que se refere o §4º deste artigo serão prestados de forma gratuita, sem custos, emolumentos e outras despesas exigíveis, aos Transportadores Autônomos de Carga, enquanto pessoas físicas, mediante prévia celebração de convênio com a União.

### CAPÍTULO III

#### DA EMISSÃO DO DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE

##### Seção I

##### Do serviço de emissão

**Art. 11** O serviço de emissão do DT-e poderá ser explorado diretamente pelo Ministério da Infraestrutura ou por meio de concessão ou de permissão, nos termos do art. 175 da Constituição Federal e da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. (NR).



Parágrafo único. O serviço de emissão do DT-e poderá ser delegado por convênio entre o Ministério da Infraestrutura e as entidades da administração pública federal indireta.

**Art. 12** O DT-e será emitido por pessoa jurídica denominada entidade emissora de DT-e, na forma prevista no art. 11.

Parágrafo único. A entidade emissora de DT-e deverá ser capaz de instituir sistemas e serviços para troca de informações com o Banco Central do Brasil, com instituições financeiras públicas e privadas de que trata a Lei nº 4.595, de 1964, e com instituições de pagamento de que trata o art. 6º da Lei nº 12.865, de 2013, nos termos do regulamento. (NR)

**Art. 13** Poderão ser utilizados como fatura, para fins de emissão de duplicata escritural, na forma prevista na Lei nº 13.775, de 20 de dezembro de 2018, a critério do responsável pela emissão da duplicata:

I - o DT-e; e

II - o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e, inclusive aquele gerado a partir da Nota Fiscal Fácil, instituído em ajuste celebrado entre o Conselho Nacional de Política Fazendária e a Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia.

Parágrafo único. A entidade emissora de DT-e deverá ser capaz de instituir sistemas e serviços para troca de informações com entidades que exerçam a atividade de escrituração de duplicatas escriturais, na forma prevista em regulamentação estabelecida pelo órgão ou pela entidade da administração pública federal de que trata o § 1º do art. 3º da Lei nº 13.775, de 2018.

## Seção II

### Das obrigações

**Art. 14** Constitui obrigação do embarcador ou proprietário de carga ou do transportador ou do contratante de serviços de transporte ou do transportador autônomo ou a esse equiparado, seus prepostos ou representantes legais, a geração, a solicitação de emissão, o cancelamento e o encerramento do DT-e emitido e tarifado por



operação de transporte de carga, na forma prevista nesta Lei e em seu regulamento. (NR)

§ 1º Deverá ser emitido apenas um DT-e na hipótese de operação de transporte multimodal de cargas realizada por ou sob a responsabilidade de operador de transporte multimodal, nos termos do disposto no art. 5º da Lei nº 9.611, de 1998.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no §1º, na hipótese de transporte dutoviário, a geração e a emissão do DT-e são obrigação do transportador.

§ 3º Em operações de transporte de carga fracionada oriunda de diferentes embarcadores e consolidada pelo transportador para carregamento no mesmo veículo, o transportador ficará responsável pela geração e pela solicitação de emissão de DT-e único que englobe todos os contratos de transporte envolvidos, e caberá aos embarcadores contratantes o rateio proporcional dos custos incorridos.

§ 4º Na hipótese de o transportador contratado pelo embarcador ou o proprietário da carga decidir por subcontratar, mesmo que por meio de empresa intermediária, Transportador Autônomo de Carga - TAC ou equiparado, conforme definido na Lei nº 11.442, de 2007, o subcontratante deverá enviar tempestivamente o DT-e emitido ao subcontratado e informar a subcontratação por meio de identificação própria no DT-e. (NR)

§5º Na hipótese de transporte por conta de terceiro mediante remuneração e que não envolva subcontratação de TAC ou equiparado, a obrigação da qual trata o **caput** será definida entre contratante e contratado. (NR)

§6º O acesso às informações registradas no DT-e deverão ser segregadas ficando restrito a cada um dos agentes o conhecimento das condições relacionadas apenas ao respectivo contrato em que é parte. (NR)

**Art. 15** O serviço de emissão do DT-e será remunerado pelo responsável pela solicitação de emissão do DT-e conforme tarifas específicas incidentes por unidade de DT-e emitido ou cancelado, na forma prevista em regulamento.



Parágrafo único. A entidade emissora de DT-e poderá explorar outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, conforme estabelecido em contrato.

## CAPÍTULO IV

### DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

**Art. 16** Constitui infração punível com fundamento no disposto nesta Lei toda ação ou omissão que resulte em:

- I - operar transporte sem prévia emissão do respectivo DT-e;
- II - não disponibilizar DT-e emitido ao TAC, conforme previsto no art. 14;
- III - gerar, utilizar, cancelar, inserir evento ou encerrar DT-e em desconformidade com o disposto nesta Lei ou em seu regulamento; (NR)
- IV - condicionar o transportador a utilizar conta de depósitos ou de pagamento específica para a operação contratada, distinta daquela de livre escolha do TAC ou equiparado; e
- V - descontar o valor do custo de geração ou a tarifa de emissão do DT-e do valor do frete contratado, de modo a acarretar prejuízo ao transportador.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se à pessoa física ou jurídica que, ao contratar, subcontratar, executar, intermediar ou intervir direta ou indiretamente na operação de transporte, cometer as infrações previstas no **caput**, sem prejuízo das sanções cíveis e penais cabíveis.

**Art. 17** As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades, nesta ordem: (NR)

- I - advertência; e
- II - multa.



§ 1º Além das sanções previstas nos incisos I e II do **caput**, as entidades geradoras definidas no art. 9º desta Lei estarão sujeitas às seguintes penalidades, nesta ordem:

I - suspensão temporária do registro de entidades geradoras de DT-e, hipótese em que ficará impedida de gerar DT-e por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; e

II - cancelamento definitivo do registro de entidade geradora de DT-e, na hipótese de comprovada reincidência, durante ou após cumprimento de suspensão temporária.

§ 2º Os valores da multa a que se refere o inciso II do **caput** serão definidos em regulamento, de acordo com a infração cometida, a gravidade da conduta e as características da operação de transporte.

§ 3º Os valores da multa a que se refere o inciso II do **caput** serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e o máximo de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), de acordo com o modo de transporte e os valores dos fretes informados no DT-e, na forma prevista em regulamento e pela agência reguladora competente. (NR)

§4º No caso do transporte rodoviário de carga, os valores da multa a que se referem o §3º não poderão ultrapassar R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais). (NR)

§5º Os valores da multa estabelecidos nos §§3º e 4º poderão ser anualmente atualizados por meio de ato conjunto do Ministro de Estado da Infraestrutura e do Ministro de Estado de Minas e Energia, com base em índice de inflação a ser definido em regulamento. (NR)

§6º Regulamento que dispor sobre as penalidades estabelecidas no **caput** deverá tipificar individualmente as punições e as medidas administrativas a serem aplicadas ao infrator, classificar a gravidade da infração e definir expressamente os valores das respectivas multas e definir os critérios e as instâncias de recurso contra a infração. (NR)

§7º Em nenhuma hipótese será admitida a aplicação de penalidade que não esteja expressamente definida no Regulamento e em conformidade com os §§3º e 4º do art. 16 desta Lei. (NR)





§8º As penalidades de que tratam o inciso II do **caput** e o §1º poderão ser cumulativas, sem prejuízo de outras aplicáveis de acordo com legislação específica.

§9º No âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações de autuação 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.

§10 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 a irregularidade. Não sanada a irregularidade, será expedida nova notificação com a aplicação da penalidade correspondente.

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

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

§13 A pena de suspensão temporária enseja que as entidades geradoras de DT-e fiquem impedidas de gerar o DT-e por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias.

§14 A dosimetria das sanções de multa e suspensão temporária considerará a gravidade da conduta, na forma prevista em regulamento.

§15 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.

§16 Prescreve em 12 (doze) meses o prazo para cobrança das penas de multa, a contar da notificação de autuação. (NR)

**Art. 18** 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 cooperativa na forma da lei, constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerce atividade de transporte rodoviário de cargas;

.....  
 .....” (NR)

“Art.

5º .....  
 .....

Parágrafo único. No caso de contratação direta do TAC pelo proprietário da mercadoria, a relação se dará nos termos desta Lei, configurando-se como de natureza comercial, nos termos do **caput** deste artigo”.

“Art. 5º-A O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC será efetuado em conta de depósitos ou em 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 Documento Eletrônico de Transporte - DT-e.

§1º A conta de depósito à vista, poupança ou pré-paga deverá ser de titularidade do TAC, cônjuge, companheira ou parente em linha reta ou colateral até o segundo grau civil e pelo mesmo indicada expressamente, sendo vedada a imposição por parte do contratante, e identificada no DT-e. (NR)

.....  
 .....

§ 5º 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, servirá como forma de comprovação de rendimentos do TAC.

.....  
 .....



§ 7º As custas com a geração e a emissão de DT-e, as tarifas bancárias ou as demais custas decorrentes da operação de pagamento do frete contratado correrão à conta do responsável pelo pagamento, sem ônus ao TAC.

§ 8º As informações para o pagamento a que se refere o **caput** e o valor da transação deverão ser identificados no DT-e emitido.

§ 9º Constituirá prova de pagamento total ou parcial do serviço identificado no DT-e o extrato do pagamento pela instituição pagadora em favor do legítimo credor na forma prevista no **caput**.

§ 10. O TAC poderá ceder, inclusive fiduciariamente, endossar ou empenhar títulos ou instrumentos representativos dos direitos creditórios, constituídos ou a constituir, referentes ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas, hipóteses em que:

I - o pagamento do frete será feito em favor do cessionário, do endossatário ou do credor pignoratício, desde que o devedor seja devidamente notificado da cessão do crédito, vedado o pagamento diretamente ao TAC; e

II - o disposto nos §1º, §4º, §6º e §7º do **caput** não será aplicado".  
(NR)

"Art. 5º-B Fica facultado ao TAC contratar pessoa jurídica para administrar seus direitos relativos à prestação de serviços de transporte.

§1º A pessoa jurídica de que trata o **caput** é responsável pela adequação dos documentos legais do TAC que a contratou, bem como pelas obrigações fiscais inerentes à geração, emissão e ao recolhimento de tributos de qualquer espécie ou natureza, aplicando-se o disposto no art. 134, III, da Lei Complementar nº 5.172, de 1966.

§2º As entidades representativas dos transportadores autônomos de carga ficam autorizadas a atuar como administradora nos termos deste artigo.

§3º Recebido o valor do frete pelo TAC conforme disposto no Art. 5º-A desta Lei, competirá à administradora de que trata o **caput**:

I - controlar, emitir e gerir os documentos, inclusive fiscais, inerentes à operação de transporte;



II - reter e recolher os tributos incidentes, bem como encaminhar ao TAC os comprovantes de pagamento.” (NR)

.....

.....

“Art. 6º-A As informações relativas à comprovação dos pagamentos efetuados no âmbito de contrato celebrado entre embarcador, proprietário da carga, consignatário ou contratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas e o transportador ou seu subcontratado, deverão ser consignadas pelo pagador em campos próprios do respectivo DT-e.

§1º Aplica-se o disposto no **caput** às informações relativas à importância decorrente do tempo adicional sobre o prazo máximo para carga e descarga do veículo de transporte rodoviário de cargas, nos termos do §5º, art. 11 desta Lei e, se aplicável, aos pagamentos antecipados do vale-pedágio obrigatório instituído pela Lei nº 10.209, de 2001.

§2º Para fins de cumprimento do previsto no **caput**, o Banco Central do Brasil, as instituições financeiras públicas e privadas de que trata a Lei nº 4.595, de 1964, e as instituições de pagamento de que trata o art. 6º da Lei nº 12.865, de 2013, realizarão troca de informações com a entidade emissora de DT-e, a que se refere o art. 11 desta Lei, assegurado o sigilo bancário”. (NR)

“Art.

11 .....  
 .....

.....

.....

§9º O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador em campo específico do DT-e o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, 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.

§10 No âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações de autuação 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.

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

§12 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.

§13 Prescreve em 12 (doze) meses o prazo para cobrança das penas de multa a que se refere o §9º, a contar da notificação de autuação". (NR)

.....  
 .....

"Art. 22-A. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete, que estejam em funcionamento na data de publicação desta Lei e que não se enquadrem nos critérios previstos na regulamentação para serem autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil poderão continuar a ofertar pagamentos eletrônicos de frete.

§ 1º Ao se enquadrar nos critérios a que se refere o **caput**, a instituição de pagamento deverá solicitar ao Banco Central do Brasil autorização para o seu funcionamento.

§ 2º Na hipótese de a solicitação de que trata o § 1º ser indeferida, a instituição de pagamento deverá cessar as suas atividades, nos termos do disposto na regulamentação do Banco Central do Brasil." (NR)

"Art. 22-B. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete deverão, para além dos serviços oferecidos no âmbito do próprio arranjo de pagamento, participar obrigatoriamente do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, na forma e nos termos da regulamentação própria.

§ 1º As instituições de pagamento que, a critério do Banco Central do Brasil, não cumprirem os requisitos de participação estabelecidos



no regulamento do arranjo de pagamentos instantâneos de que trata o **caput** e que, por essa razão, não puderem ofertar o meio de pagamentos correspondente ao TAC ou equiparado deverão encerrar a prestação de serviços de pagamentos eletrônicos de frete.

§ 2º Na hipótese prevista no §1º, o Banco Central do Brasil deverá dispor sobre a forma e o prazo de remessa dos recursos pelo prestador de serviços de pagamentos eletrônicos de frete para a conta de depósitos ou conta de pagamento indicada pelo TAC ou equiparado.” (NR)

**Art. 19** A relação decorrente dos contratos de transporte de cargas entre o TAC e o proprietário ou consignatário da carga que trata esta lei, com exclusividade ou não, ainda que de caráter habitual, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constitui relação de trabalho e não enseja, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

**Art. 20** O credor da prestação de serviços de transporte remunerado, devidamente identificado no DT-e da respectiva operação, poderá utilizar o protesto digital e demais serviços disponibilizados pela Central Nacional de Serviços Eletrônicos Compartilhados, na forma estabelecida no art. 41-A da Lei nº 9.492, de 1997, para fins de cobrança e negociação de seus direitos creditórios, sem qualquer antecipação de custas, emolumentos e outras despesas exigíveis.

## CAPÍTULO V

### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

**Art. 21** A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

5º .....  
 .....  
 .....  
 .....

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o **caput** deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a



partir do dia 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, sendo anistiadas as indenizações decorrentes de infrações ocorridas até 31 de maio de 2021". (NR)

.....  
 .....

"Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte DT-e, previamente emitido, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e informações da carga, da origem e do destino, da forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável". (NR)

**Art. 22** A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"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 Eletrônico de Transporte - DT-e." (NR)

"Art.  
 3º .....  
 .....

§2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser disponibilizado ao transportador contratado para o serviço de transporte pelo embarcador ou equiparado, no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino, e a comprovação da antecipação a que se refere o **caput** deverá ser consignada no Documento Eletrônico de Transporte - DT-e. (NR)

.....  
 .....



§8º O não cumprimento do disposto no **caput** será considerado infração, devendo-se aplicar ao infrator o disposto no art. 8º desta Lei.” (NR)

.....  
 .....

“Art.

5º .....  
 .....

§1º No âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações de autuação 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.

§2º A notificação de autuação será expedida no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente.

§3º 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.

§4º Prescreve em 12 (doze) meses o prazo para cobrança das penas de multa a que se refere o **caput**, a contar da notificação de autuação”. (NR)

**Art. 23** A Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 20. Poderão emitir, na forma prevista nesta Lei, fatura e duplicata:

I - as empresas, individuais ou coletivas, fundações ou sociedades civis, que se dediquem à prestação de serviços; e

II - o Transportador Autônomo de Cargas - TAC, de que trata o inciso I do **caput** do art. 2º da Lei nº 11.442, de 2007.” (NR)

**Art. 24** A Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:





“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos, dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2022.” (NR)

**Art. 25** A Lei nº 10.833, de 29 de setembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.3º.....  
.....

§ 19. A pessoa jurídica que contratar serviço de transporte de carga prestado por:

.....  
.....” (NR)

**Art. 26** A Lei nº 8.935, de 18 de novembro de 1994, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 42-A As centrais de serviços eletrônicos, geridas por entidade representativa da atividade notarial e de registro para acessibilidade digital a serviços e maior publicidade, sistematização e tratamento digital de dados e informações inerentes às atribuições delegadas, poderão fixar preços e gratuidades pelos serviços de natureza complementar que prestam e disponibilizam aos seus usuários de forma facultativa.” (NR)

**Art. 27** O DT-e será implementado no território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo federal.

§1º Os prazos e a forma para que os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte unifiquem no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência de que trata o art. 4º serão estabelecidos no regulamento.

§2º As obrigações de que trata o art. 14 serão efetivamente exigidas a partir da data estabelecida no cronograma de que trata o **caput**.



**Art. 28** Para fins de cumprimento ao disposto no art. 6º desta Lei, quanto às operações de transporte rodoviário de carga, deverá ser mantida e utilizada a rede nacional inteligente de apoio à fiscalização denominada “Canal Verde Brasil”, de competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres- ANTT.

Parágrafo único. A forma e a vigência do disposto no **caput** será conforme o cronograma a ser estabelecido nos termos do art. 27 desta Lei.

**Art. 29** Fica revogado o parágrafo único do art. 7º da Lei nº 13.703, de 2018.

**Art. 30** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Deputado JERÔNIMO GOERGEN  
**Relator**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Jerônimo Goergen  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216705968600>

