

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.093, DE 2019

Apensados: PL nº 3.344/2021 e PL nº 1.332/2022

Dispõe sobre a instituição do documento único de transporte - DT-e.

Autor: Deputado JERÔNIMO GOERGEN

Relator: Deputado DIEGO ANDRADE

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 6.093, de 2019, de autoria do Deputado Jerônimo Goergen. A iniciativa 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.

Nesse 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 melhoria na eficiência logística e, conseqüentemente, da competitividade do produto brasileiro no mercado interno e externo. Além disso, segundo o Autor, o monitoramento por meio eletrônico reduzirá o tempo de viagem e os custos operacionais, e propiciará maior segurança da carga, do veículo e do



caminhoneiro, podendo reduzir os custos de seguros. O DT-e auxiliará, ainda, na programação da viagem, permitindo o agendamento das operações de embarque e desembarque nos portos, mediante a integração com os sistemas PortoLog e Porto Sem Papel. Assim, o DT-e não seria apenas para o transporte rodoviário, mas um documento para o transporte multimodal.

Na sessão do dia 5 de maio de 2021, apresentei parecer pela aprovação da matéria, com Substitutivo, elaborado com base nas conclusões a que cheguei após algumas reuniões com o Ministério de Infraestrutura e com entidades do setor de transportes. Levando em conta as diretrizes e orientações estabelecidas nas notas técnicas do Ministério da Infraestrutura, propus um texto substitutivo que pretendia aperfeiçoar o tratamento legal dado ao sistema DT-e, tornando-o ainda mais moderno, seguro e desburocratizado. Ressalto que as diversas considerações pormenorizadas acerca das várias mudanças sugeridas podem ser consultadas no voto que proferi na mencionada sessão do dia 5 de maio de 2021.

Após apresentação do parecer, onze emendas foram propostas ao Substitutivo, as quais passo a descrever.

A ESB nº 1 (Deputado Zé Neto) acrescenta § 3º ao art. 1º, de forma a autorizar, no transporte ferroviário de cargas, a emissão do DT-e na chegada ao destino final ou no momento da emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e. Ao lado disso, acrescenta parágrafo único ao art. 2º, com a finalidade de tornar facultativa, no transporte ferroviário de cargas, a emissão do DT-e.

A ESB nº 2 (Deputado Delegado Pablo) altera o art. 13, de sorte a prever a emissão do DT-e pelo próprio Transportador Autônomo de Carga – TAC nas operações em que este atue como efetivo transportador, efetuando a emissão dos documentos fiscais de transporte.

A ESB nº 3 (Deputado Delegado Pablo) altera a redação do art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, dada pelo art. 17 do Substitutivo, de maneira a fixar regras para o recebimento de frete e para a comprovação de seu pagamento.



A ESB nº 4 (Deputado Delegado Pablo) acrescenta § 4º ao art. 10 do Substitutivo, para proibir que entidades geradoras de DT-e (i) atuem com exclusividade para qualquer grupo econômico contratante do transporte; (ii) possuam vinculação com societária com qualquer uma das partes do contrato de transporte; e (iii) cobrem quaisquer tarifas do TAC, na contratação do frete.

A ESB nº 5 (Deputado Juninho do Pneu) modifica o inciso VIII do art. 3º, com a finalidade de determinar as dimensões máximas dos volumes considerados “carga de pequena monta”.

A ESB nº 6 (Deputado Delegado Pablo) é idêntica à ESB nº 3.

A ESB nº 7 (Deputado Delegado Pablo) é idêntica à ESB nº 2.

A ESB nº 8 (Deputado Delegado Pablo) é idêntica à ESB nº 4.

A ESB nº 9 (Deputado Juninho do Pneu) altera a redação do art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, dada pelo art. 17 do Substitutivo, de maneira a fixar regras para o recebimento de frete e para a comprovação de seu pagamento, além de vedar a operadores de meios eletrônicos de pagamento de frete que: (i) atuem com exclusividade para qualquer grupo econômico contratante do transporte; (ii) possuam vinculação com societária com qualquer uma das partes do contrato de transporte; e (iii) cobrem quaisquer tarifas do TAC, na contratação do frete. Ainda exige efetivo controle do pagamento e liquidação do frete, mediante sistema eletrônico regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.

A ESB nº 10 (Deputado Juninho do Pneu) é idêntica à ESB nº 2.

A ESB nº 11 (Deputado Juninho do Pneu) acrescenta inciso XI ao art. 3º, para conceituar “transportador” como toda pessoa física ou jurídica que possua registro junto à respectiva entidade reguladora e que seja responsável pela emissão dos documentos fiscais de transporte.

Meses depois de apresentadas as emendas ao Substitutivo, foi apensado o Projeto de Lei nº 3.344, de 2021, de autoria do Deputado Nereu Crispim. A iniciativa altera o art. 7º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, para estabelecer a obrigatoriedade da realização de operações de transporte



rodoviário de cargas por meio de Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) e o impedimento de sua emissão em caso de violação do piso mínimo estabelecido para o Transporte Rodoviário de Cargas.

Segundo o autor, a *“inclusão do parágrafo único no art. 7º da Lei nº 13.703/2018 se mostra necessária, haja vista as normas sobre o piso mínimo não estarem sendo cumpridas por boa parte dos embarcadores e das Transportadoras de Cargas, pela continentalidade territorial do País e por ser humanamente impossível realizar operações diárias de Fiscalização”*.

Já em 2022, foi apensado o Projeto de Lei nº 1.332, de 2022, de autoria também do Deputado Nereu Crispim. A iniciativa altera os arts. 2º e 7º da Lei nº 13.703, de 2018, que “Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas”, com a finalidade de (i) estabelecer diretrizes segundo as quais poder-se-ia considerar adequado o valor do frete pago ao transportador, e (ii) estabelecer que seja impedida a emissão do DT-e no caso da contratação de transporte por valor menor do que o estabelecido pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

S.Exa. justifica a proposta alegando que, no cálculo dos custos para a definição do piso mínimo de frete, não se adota como parâmetro nem o lucro, nem a tributação incidente sobre eles, o que, afirma, constitui evidente lesão aos trabalhadores autônomos dos serviços de transporte rodoviário de cargas.

Após exame deste Colegiado, a matéria segue para as Comissões de Finanças e Tributação (Mérito e Art. 54, RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (Art. 54 RICD).

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De início, é preciso destacar que o Substitutivo que apresentei ao Projeto de Lei nº 6.093, de 2019, foi quase todo ele incorporado ao texto da Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021, que “Institui o Documento Eletrônico



de Transporte (DT-e)”. Esse diploma legal é resultado do projeto de conversão à Medida Provisória nº 1.051, de 18 de maio de 2021, aprovado pelo Congresso Nacional após amplo debate com lideranças políticas, Poder Executivo, transportadores, embarcadores, caminhoneiros autônomos e entidades do setor de logística. Cento e trinta e três emendas foram propostas à MP 1.051/21, algumas delas com teor semelhante ou idêntico ao das emendas apresentadas ao Substitutivo que propus ao PL nº 6.093, de 2019.

Assim como no Substitutivo que apresentei, na Lei nº 14.206/21, são promovidas algumas alterações em leis cujos temas têm relação com o DT-e, caso da Lei nº 11.442/2007, que “Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros”, e da Lei nº 13.703/2019, que “Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas”. O escopo dos dois textos, portanto, é quase o mesmo.

Nesses termos, em face do advento de lei que dá tratamento ao objeto do Projeto de Lei nº 6.093, de 2019, e de meu Substitutivo, considero que a matéria em exame perdeu a oportunidade, não cabendo levar adiante proposta cujos dispositivos são iguais ou similares à da legislação já em vigor.

O que resta a ser feito, aqui, é o exame de sugestões, presentes nas emendas ao Substitutivo e nos projetos apensados, que poderiam alterar o texto da lei vigente. Começo pelas emendas.

A ESB nº 1 faculta a emissão do DT-e no transporte ferroviário de cargas e permite sua emissão inclusive na chegada ao destino final. Na Lei nº 14.206/21, atribui-se ao regulamento a fixação das hipóteses de dispensa da emissão do DT-e, desde que observados critérios ali previstos. Em razão de o DT-e ainda não ter sido plenamente adotado – o que demandará certo tempo – é melhor que, no curso de sua instituição em todas as operações de transporte, verifique-se, caso a caso, as situações nas quais seja conveniente a dispensa em questão. Quanto ao momento de emissão do DT-e, a Lei dispõe de maneira inequívoca que deve ser antes do início da viagem, de sorte que a fiscalização possa confrontar os dados ali reunidos com os fatos apurados no próprio ato fiscalizatório.



A ESB nº 2 prevê hipótese na qual o TAC possa gerar o DT-e. Na Lei nº 14.206/21, a geração do DT-e por TAC já é prevista (art. 14), desde que nos termos de regulamento.

A ESB nº 3 está quase toda ela acolhida na Lei nº 14.206/21 e no texto original da Lei nº 11.442/2007.

A ESB nº 4 prevê que não se cobre do TAC a geração de DT-e, o que já está fixado no art. 10, § 5º, da Lei nº 14.206/21. As vedações sugeridas quanto à natureza das entidades geradoras de DT-e não têm razão de ser, pois, como bem ressaltou o Relator da MP nº 1.051/21, o serviço de geração do DT-e é 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 a Lei de Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/19).

A ESB nº 5 pretende estabelecer parâmetros para cargas de pequena monta. As dimensões da carga constituem pormenor que poderá ser considerado em regulamento, uma vez que, no art. 1º, § 2º, da Lei nº 14.206/21, prevê-se a possibilidade de dispensa do DT-e em função de “I – características, tipo, peso ou volume total da carga”.

As ESB nº 6, 7 e 8 têm o mesmo conteúdo das emendas nº 3, 2 e 4, já vistas aqui.

A ESB nº 9 é equivalente à emenda nº 4, já analisada.

A ESB nº 10 é equivalente à emenda nº 2, já analisada.

A ESB nº 11 pretende conceituar “transportador”, de maneira a deixar claro que pessoa física pode se enquadrar nesse conceito. Considerando que o TAC, por definição legal, é pessoa física, não julgo necessária a alteração.

Passo aos projetos apensados.

O Projeto de Lei nº 3.344, de 2021, traz inovação no que respeita à possibilidade de se impedir a emissão do DT-e na hipótese de se informar valor de frete inferior ao piso mínimo fixado pela ANTT. Considerando que esta tem a incumbência de fiscalizar o cumprimento da tabela de frete, é de se esperar que, na regulamentação do DT-e, se for conveniente tal cautela,



a medida seja adotada, nos termos e na extensão pretendida pelo agente regulador. Em outras palavras, a providência em questão não precisa estar prevista em lei, pois se refere, em essência, a aspecto procedimental da emissão do DT-e.

Por seu turno, o Projeto de Lei nº 1.332, de 2022, prevê, como inovações, que não incidam tributos sobre valores ou remunerações que correspondam ao piso mínimo de frete e, além disso, que se acrescente ao piso de frete, nas operações de transporte de *commodities*, parcela de 32% desse valor, a título de lucro. Como se nota, são sugestões que vão bem além do tema específico – instituição e modo de operação do DT-e. Pretende-se, de um lado, garantir isenção tributária sobre a parcela referente ao piso de frete, sem que se tenha previsto, como determina a Lei, como compensá-la, a fim de preservar a hígidez orçamentária, e, de outro, aumentar o piso de frete na hipótese de o bem transportado ser *commodity*, o que, além de encarecer operações de transporte desse tipo de produto, submeteria os transportadores a tratamento desigual, por força da simples natureza da carga.

Sendo essas as considerações que gostaria de fazer, voto pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 6.093, de 2019, e de seus apensos, Projeto de Lei nº 3.344, de 2021, e Projeto de Lei nº 1.322, de 2022.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado DIEGO ANDRADE
Relator



2022-5862

Apresentação: 02/08/2022 19:52 - CVT
PRL 2 CVT => PL 6093/2019

PRL n.2

