



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 3.344, DE 2021** **(Do Sr. Nereu Crispim)**

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 emissão do DT-e em caso de violação do piso mínimo estabelecido para o Transporte Rodoviário de Cargas.

NOVO DESPACHO:

DEFIRO A RETIRADA DO PROJETO DE LEI N. 6.093/2019, NOS TERMOS DO ART. 104, CAPUT, C/C O ART. 114, VII, AMBOS DO REGIMENTO INTERNO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS. EM CONSEQUÊNCIA, REVEJO O DESPACHO APOSTO AO PROJETO DE LEI N. 3.344/2021, QUE ESTAVA APENSADO AO PROJETO DE LEI N. 6.093/2019, PARA SUBMETÊ-LO AO REGIME DE TRAMITAÇÃO ORDINÁRIO E À APRECIACÃO CONCLUSIVA PELAS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54 DO RICD) E;

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 DO RICD).
PUBLIQUE-SE.

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 1332/22

(*) Atualizado em 08/11/22, em razão de novo despacho. Apensado (1)

PROJETO DE LEI Nº _____, de 2021.

(Do Deputado Federal Nereu Crispim – PSL/RS)

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 emissão do DT-e em caso de violação do piso mínimo estabelecido para o Transporte Rodoviário de Cargas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei 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 emissão do DT-e em caso de violação do piso mínimo estabelecido para o Transporte Rodoviário de Cargas.

Art 2º O art. 7º da Lei nº 13.703 de 8 de agosto de 2018 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“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 as informações dos responsáveis solidários previstos no § 2º do artigo 5º-A da Lei nº 11.442 de 2007, assim como da carga, da origem e do destino, além da indicação expressa do valor do frete devido ao contratado e ao subcontratado, com destaque do piso mínimo de frete aplicável.

Parágrafo único. Valores menores que os



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210930170000>



estabelecidos pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, e referendados por Resolução da Agência Nacional de Transporte Terrestres – ANTT, impedirão a emissão do Documento Eletrônico de Transporte - DT-e.” (NR)

Art 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição visa alterar 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 (DTe), contendo as informações dos responsáveis solidários previstos no § 2º do artigo 5º-A da Lei nº 11.442 de 2007, assim como da carga, da origem e do destino, além da indicação expressa do valor do frete devido ao contratado e ao subcontratado, com destaque do piso mínimo de frete aplicável.

Ainda, o projeto de lei pretende impedir a emissão do DT-e quando houver violação do piso mínimo do Transporte Rodoviário de Cargas, referendados por Resolução da Agência Nacional de Transporte Terrestres – ANTT.

Conforme a exposição de motivos da MPV 1.051/2021, *"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"*.

A responsabilidade solidária entre o contratante, o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como do cossignatário e o proprietário da carga está contida no art. 5º-A, § 2º da Lei nº 11.442/2007:

“Art. 5º-A O pagamento do frete do transporte rodoviário de



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210930170000>



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. (...)

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

A proposição tem por finalidade preservar um direito já adquirido para o transportador autônomo de carga, elo mais frágil nessa cadeia de que possa juridicamente acionar todos os envolvidos na sua contratação, para que não caia em armadilhas jurídicas, que o colocarão permanentemente em lides judiciais, ao invés de estar na estrada trabalhando.

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.

Como nosso momento econômico se apresenta bastante difícil e sem reação num médio prazo, a oferta de caminhões é superior a demanda de cargas, então se faz necessária a aplicação da Lei nº 13.703/2018 com esse parágrafo único, para que garanta, ao transportador e principalmente ao Caminhoneiro Autônomo realizar o serviço ao menos pelo seu Custo.

Conforme estudo realizado pela ESALQ-LOG – Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial, do Departamento de Economia, Administração e Sociologia da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (ESALQ) da USP, que serviu de base para a confecção da MPV 1.051 de 2021, os preços que são apresentados para todos os tipos de cargas e veículos, refletem tão somente o custo que cada transportador tem para realizar o seu trabalho de recolhimento do ponto de partida e de entrega da mercadoria no ponto de chegada, não incidindo sobre ele qualquer margem de lucro.

Entendemos que chegou o momento enfim de reconhecer a



grandeza, o heroísmo e a coragem da classe que transporta a riqueza do país, de modo que a valorização dos transportadores autônomos de cargas precisa ser reconhecida, com a devida valorização de seu trabalho.

Convicto da relevância do tema, peço o apoio dos Nobres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em ____ de _____ de 2021.

Deputado Federal **NEREU CRISPIM**
PSL/RS



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD210930170000>



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

LEI Nº 13.703, DE 8 DE AGOSTO DE 2018

Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos
do Transporte Rodoviário de Cargas.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

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.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Lei, entende-se por:

I - carga geral: a carga embarcada e transportada com acondicionamento, com marca de identificação e com contagem de unidades;

II - carga a granel: a carga líquida ou seca embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;

III - carga frigorificada: a carga que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;

IV - carga perigosa: a carga ou produto que seja perigoso ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente; e

V - carga neogranel: a carga formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque.

Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.

§ 1º Os pisos mínimos de frete deverão refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com priorização dos custos referentes ao óleo diesel e aos pedágios.

§ 2º É expressamente vedada a celebração de qualquer acordo ou convenção, individual ou coletivamente, ou mesmo por qualquer entidade ou representação de qualquer natureza, em condições que representem a prática de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.

Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

§ 1º A publicação dos pisos e da planilha a que se refere o *caput* deste artigo ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

§ 2º Na hipótese de a norma a que se refere o *caput* deste artigo não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, os valores anteriores permanecerão válidos, atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que o substitua, no

período acumulado.

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 10% (dez por cento) em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o *caput* deste artigo, para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o *caput* deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 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, anistiadas as indenizações decorrentes de infrações ocorridas até 31 de maio de 2021. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

§ 5º A norma de que trata o *caput* deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados para o transporte de contêineres e de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT, consideradas as características e especificidades do transporte.

§ 6º Cabe à ANTT adotar as medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento do disposto no § 4º deste artigo, nos termos de regulamento.

Art. 6º O processo de fixação dos pisos mínimos deverá ser técnico, ter ampla publicidade e contar com a participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes, das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Parágrafo único. A ANTT regulamentará a participação das diversas partes interessadas no processo de fixação dos pisos mínimos de que trata o *caput* deste artigo, garantida a participação igualitária de transportadores autônomos e demais setores.

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, informações da carga, da origem e do destino e 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. [\(“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

Parágrafo único. [\(Revogado pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

Art. 8º Respondem subsidiariamente pelo pagamento da indenização a que se refere o § 4º do art. 5º, os responsáveis por anúncios de ofertas de frete em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.

Art. 9º (VETADO).

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de agosto de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER

Ana Paula Vitali Janes Vescovi

Herbert Drummond

Esteves Pedro Colnago Junior

Eliseu Padilha

Grace Maria Fernanda Mendonça

LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração

e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

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

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

§ 2º [\(VETADO na Lei nº 12.667, de 15/6/2012\)](#)

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

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

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

III - 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; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

§ 1º O TAC deverá:

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

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

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

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

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

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

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

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

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

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

§ 6º [\(VETADO na Lei nº 12.995, de 18/6/2014\)](#) [\(VETADO na Lei nº 13.097, de 19/1/2015\)](#)

Art. 3º O processo de inscrição e cassação do registro bem como a documentação

exigida para o RNTR-C serão regulamentados pela ANTT.

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

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

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

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

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

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

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

§ 1º (Parágrafo único transformado em § 1º e revogado pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021)

§ 2º No caso de contratação direta do TAC pelo proprietário da mercadoria, a relação dar-se-á nos termos desta Lei e será considerada de natureza comercial, conforme o *caput* deste artigo. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021)

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao TAC será efetuado em conta de depósito 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). (“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010, e com nova redação dada pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021)

§ 1º A conta de depósito à vista, de poupança ou pré-paga deverá ser de titularidade do TAC, cônjuge, companheira ou parente em linha reta ou colateral até o segundo grau, indicada expressamente pelo TAC, vedada a imposição por parte do contratante, e identificada no DT-e. (Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010, e com nova redação dada pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021)

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

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

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

§ 5º O extrato da conta de depósito ou da conta de pagamento pré-paga de que trata o *caput* deste artigo, com as movimentações relacionadas aos pagamentos das obrigações estabelecidas em DT-e, servirá como forma de comprovação de rendimentos do TAC. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010, e com nova redação dada pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

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

§ 7º As custas com a geração e a emissão de DT-e, as tarifas bancárias e as demais custas decorrentes da operação de pagamento do frete contratado correrão à conta do responsável pelo pagamento, sem ônus ao TAC. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, e com nova redação dada pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

§ 8º As informações para o pagamento a que se refere o *caput* deste artigo e o valor da transação deverão ser identificados no DT-e emitido. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

§ 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* deste artigo. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

§ 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, observado 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* deste artigo não será aplicado. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

Art. 5º-B. É 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* deste artigo é responsável pela adequação dos documentos legais do TAC que a contratou, bem como pelas obrigações fiscais inerentes à geração, à emissão e ao recolhimento de tributos de qualquer espécie ou natureza, aplicado o disposto no inciso III do *caput* do art. 134 da Lei Complementar nº 5.172, de 25 de outubro de 1966.

§ 2º As entidades representativas dos TACs são 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* deste artigo:

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.

§ 4º A pessoa jurídica de que trata o *caput* deste artigo não poderá ser ou estar vinculada como administradora ou sócia, direta ou indireta, de empresa distribuidora de combustíveis, de rede de revendedores ou de revendedor varejista de combustíveis. [\(Artigo](#)

acrescido pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021)

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

Art. 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 O disposto no *caput* deste artigo aplica-se 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 do art. 11 desta Lei e, se aplicável, aos pagamentos antecipados do Vale-Pedágio obrigatório instituído pela Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001.

§ 2º Para fins de cumprimento do previsto no *caput* deste artigo, o Banco Central do Brasil, as instituições financeiras públicas e privadas de que trata a Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, e as instituições de pagamento de que trata o art. 6º da Lei nº 12.865, de 9 de outubro 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. (Artigo acrescido pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 18 DE MAIO DE 2021

(Convertida com alterações na Lei nº 14.206, de 27/9/2021)

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.

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

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 - distância entre origem e destino do transporte;
- II - características, tipo, peso ou volume total da carga; ou
- III - outros aspectos que tornem a obrigação de geração e emissão de DT-e inconveniente ou antieconômica.

Art. 2º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, consideram-se:

I - operação de transporte - a movimentação 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 6 de janeiro de 2011, ou pelo modo dutoviário;

II - embarcador - o contratante do transporte remunerado, o proprietário da carga,

o expedidor ou o consignatário;

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 por meio de solicitação do embarcador ou de seu preposto, de modo a torná-lo sem efeito para a operação de transporte e também para eventual emissão de duplicata escritural;

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

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

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.332, DE 2022

(Do Sr. Nereu Crispim)

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3344/2021.



PROJETO DE LEI Nº de 2022
(DO SR. NEREU CRISPIM – PSD/RS)

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

2º
.....

§1º Considera-se adequada a retribuição pela prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas, observados na emissão do documento de que trata o art. 7º, quando respeitadas as garantias de cumprimento das seguintes diretrizes:

I. Os patamares mínimos e vedações de que tratam o caput do art. 4º e respectivos parágrafos;

II. As considerações de que tratam o art. 5º, caput, e respectivos §§ 2º, 4º e 5º;

III. Não-incidência de impostos ou contribuições, senão sobre valores, remunerações ou rendimentos fixado em patamar superior aos custos definidos inciso I; e

IV. Nas cotações ou operações com ativos agrícolas negociados como *commodities*, considerados os produtos provenientes do setor do agronegócio ou suas representações, sejam considerados, ainda, a garantia de efetivo pagamento ao transportador, a título de frete, no momento da realização dos serviços de transporte, os parâmetros de que tratam o inciso I, acrescido a título de lucro, no mínimo, do percentual previsto no inciso III, §1º, do art. 15, da Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995.

§ 2º O critério objetivo adotado como parâmetro para fixar a garantia mínima, estabelecida no inciso IV do parágrafo anterior, conferida ao transportador rodoviário de cargas de forma a proporcionar o adequado recebimento da



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229507556500>





retribuição a título de frete ao tempo de sua realização, é suficiente para a necessária previsibilidade à espécie e independe:

I. da incidência tributária prevista pela intermediação de negócios, cessão de direitos, gestão de crédito ou direitos creditórios resultantes de operações a prazo ou seleção de riscos, nas hipóteses das alíneas "b", "c" ou "d", do inc. III, ou do inc. IV, do §1º, do art. 15, da Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995;

II. do regime de tributação adotado, seja pelos responsáveis ao cumprimento da obrigação de pagar o valor do frete seja pelo beneficiário ou titular do direito em recebê-lo.

III. da modalidade de transporte adotada a fim de definir a distribuição de responsabilidades pelo pagamento do frete de transporte rodoviário de cargas; ou

IV. dos mercados, nacional ou estrangeiros, considerados como referência ou adotados para as cotações, operações ou negociações antecedentes à prestação dos serviços de transporte dos ativos de que tratam o inc. IV do parágrafo anterior, obrigando-se agentes, operadores e gestores a garantir que os contratos e informações de que tratam os artigos 4º e 6-A da Lei nº 11.442/2007, não sofram prejuízos, especulações ou ingerências nos preços por:

- a) Mercados de crédito;
- b) Mercados de capitais;
- c) Mercados físico;
- d) Mercados a termo;
- e) Mercados futuro; ou
- f) Mercados de opções." (NR).

Art. 2º. Altera a redação do caput e acrescenta os parágrafos 1º, 2º e 3º do Art. 7º, da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que passa a vigorar com a seguinte redação:

"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 as informações dos responsáveis solidários previstos no § 2º do artigo 5º-A da Lei nº 11.442/2007, assim como da carga, da origem e do destino, além da indicação expressa do valor do frete devido ao contratado e





ao subcontratado, com destaque do piso mínimo de frete aplicável.”

“§ 1º. Valores menores que os estabelecidos pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, e referendados por Resolução da Agência Nacional de Transporte Terrestres – ANTT, impedirão a emissão do Documento Eletrônico de Transporte- DT-e.” (NR)

“§ 2º. A não observância do valor do custo do transporte em conformidade com a Política Nacional do Piso Mínimo de Frete, destacado no referido documento de que trata o caput deste artigo, obrigará a ANTT ao cancelamento da operação de transporte e aplicação de multa administrativa em valor correspondente a duas vezes o valor do Piso Mínimo de Frete aplicável.” (NR)

“§3º São solidariamente responsáveis pelo pagamento da multa prevista no parágrafo anterior, o Embarcador, o Remetente, o Destinatário e, quando houver, o subcontratante Empresa de Transporte de Cargas – ETC ou Cooperativa de Transporte de Cargas - CTC responsável pela operação de transporte.” (NR)

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, de de 2022

DEPUTADO NEREU CRISPIM (PSD/RS)

Presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa dos Caminhoneiros Autônomos e Celetistas



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim

Para verificar a assinatura, acesse <https://infuleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229507556500>

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 483 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5483/3483 | dep.nereucrispim@camara.leg.br





JUSTIFICAÇÃO

O texto por si só, já traz a clara intenção de que a lei 13.703 no seu conjunto seja cumprida, no entanto, este inciso determina que nenhum contrato de frete no território nacional possa operar sem o cumprimento estrito da lei vigente. Esta é uma demanda, que mesmo em lei, não está sendo cumprida 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.

Como nosso momento econômico se apresenta bastante difícil e sem reação num médio prazo, a oferta de caminhões é superior a demanda de cargas, então se faz necessário a aplicação da lei 13.703 conforme proposta nesta Emenda, para que garanta ao transportador e principalmente ao Caminhoneiro Autônomo realizar o serviço ao menos pelo seu Custo, pois conforme estudo realizado pela ESALQ – USP, e publicado pela AGENCIA





NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, duas vezes ao ano (janeiro e Julho) os preços que são apresentados para todos os tipos de cargas e veículos, refletem TÃO SOMENTE O CUSTO, que cada transportador tem, para realizar o seu trabalho de recolhimento do PONTO A e de entrega da mercadoria no PONTO B, não incidindo sobre ele QUALQUER MARGEM DE LUCRO. Chegou o momento enfim de reconhecer a grandeza, o heroísmo e a coragem da classe que transporta a riqueza do país.

A Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, consolidada com as alterações, é o ato administrativo que estabelece as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - PNPM-TRC e, frise-se, expressamente calcula os “custos” e não adota como parâmetro de cálculo nem o lucro nem a tributação incidente, sendo evidente que na hipótese de incidência de tributação sobre os custos identificados por meio dessa política, estamos diante de evidente lesão aos trabalhadores autônomos dos serviços de transporte rodoviário de cargas, cuja incidência tributária sobre base de cálculo que não inclui lucro prejudica a própria existência da prestação, onera excessivamente o exercício da atividade e constitui caráter de confisco do contribuinte.

Por outro lado, ainda, pesa sobre o transportador, a ingerência de agentes e operadores dos mercados dos ativos, nas cotações ou operações com ativos agrícolas negociados como *commodities*, considerados os produtos provenientes do setor do agronegócio ou suas representações, sobretudo nos mercados de capitais e de créditos futuros, o que caracteriza evidência de lesão prejudicial ao que a lei considerou como adequada retribuição pela



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229507556500>

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 483 | CEP 70160-900 - Brasília/DF

Tels (61) 3215-5483/3483 | dep.nereucrispim@camara.leg.br



* C D 2 2 9 5 0 7 5 5 6 5 0 0 *



prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas, razões mínimas pelas quais exige-se sejam respeitadas as garantias de cumprimento de diretrizes com base em patamares mínimos e vedações.

Nesse contexto, é imprescindível estabelecer hipótese de não-incidência tributária, sobretudo de impostos ou contribuições sobre base de cálculo tecnicamente considerado como custos mínimos da prestação de transporte rodoviário de cargas, delimitando-se que a tributação seja incidente sobre a renda ou lucros, descontados os custos fixados com base em critérios legais, regulamentares e científicos mínimos, independente do regime de tributação adotado pelo prestador dos serviços de transporte rodoviário de cargas.

Ora, imprescindível sejam considerados, ainda, a garantia de efetivo pagamento ao transportador, a título de frete, no momento da realização dos serviços de transporte, que os custos sejam acrescidos de lucro mínimo, sobretudo considerando aspectos fortes do setor do agronegócio que opera em mercados de antecipação de créditos e recebíveis com alto potencial de ingerência nos valores e preços dos fretes, tornando-se de um lado, previsível aos negócios futuros e, de outro, a garantia mínima de que trabalhadores hipossuficientes não sofrerão ingerência dos experientes agentes e operadores dos mercados financeiros e de capitais, assegurando parâmetro objetivo de garantia de lucro mínimo, sobre os custos, no percentual de 32,0 (trinta e dois por cento), garantia em qualquer hipótese a liberdade negocial e a habitual sucessão de subcontratação normalmente adotada à espécie.

O critério objetivo adotado como parâmetro para fixar a garantia mínima estabelecida, conferida ao transportador





rodoviário de cargas de forma a proporcionar o adequado recebimento da retribuição a título de frete ao tempo de sua realização, é suficiente para a necessária previsibilidade de interesse a todos os envolvidos na espécie e independe da incidência tributária prevista pela intermediação de negócios, da cessão de direitos, da gestão de crédito ou direitos creditórios resultantes de operações a prazo ou seleção de riscos, independe ainda do regime de tributação adotado pelas partes, ou da modalidade de transporte adotada a fim de definir a distribuição de responsabilidades pelo pagamento do frete de transporte rodoviário de cargas (CIF/FOB) ou, ainda, dos mercados considerados como referência ou adotados para as cotações, operações ou negociações antecedentes à prestação dos serviços de transporte, dos ativos levados à operações sujeitas à variáveis inerentes às commodities, obrigando a todos os envolvidos a garantir que os prestadores vinculados aos contratos de frete não sofram prejuízos, especulações ou ingerências nos preços por motivos de variação nos preços sobre os contratos regentes aos produtos que transportam.

Trata-se, por fim, tão somente de dar eficácia à lei e garantir equidade fiscal, prevenir ilegalidade e inconstitucionalidade, uma vez que tanto as empresas de transporte, como os embarcadores, não praticam a norma pelo simples fato de que as possibilidades de fiscalização possam se apresentar ineficientes.

As medidas propostas irão proteger a quem a lei busca dar possibilidade de sobrevivência, pelo que pede aos nobres parlamentares o apoio na aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, de de 2022



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim

Para verificar a assinatura, acesse <https://infofleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229507556500>

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 483 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5483/3483 | dep.nereucrispim@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Nereu Crispim - PSD/RS

DEPUTADO NEREU CRISPIM (PSD/RS)

Presidente da Frente Parlamentar Mista em Defesa dos Caminhoneiros Autônomos e
Celetistas

Apresentação: 23/05/2022 09:22 - MESA

PL n.1332/2022



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nereu Crispim

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD229507556500>

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 483 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5483/3483 | dep.nereucrispim@camara.leg.br



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

LEI Nº 13.703, DE 8 DE AGOSTO DE 2018

(Vide Medida Provisória nº 1.117, de 16 de maio de 2022)

Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos
do Transporte Rodoviário de Cargas.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

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.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Lei, entende-se por:

I - carga geral: a carga embarcada e transportada com acondicionamento, com marca de identificação e com contagem de unidades;

II - carga a granel: a carga líquida ou seca embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;

III - carga frigorificada: a carga que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;

IV - carga perigosa: a carga ou produto que seja perigoso ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente; e

V - carga neogranel: a carga formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque.

Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.

§ 1º Os pisos mínimos de frete deverão refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com priorização dos custos referentes ao óleo diesel e aos pedágios.

§ 2º É expressamente vedada a celebração de qualquer acordo ou convenção, individual ou coletivamente, ou mesmo por qualquer entidade ou representação de qualquer natureza, em condições que representem a prática de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.

Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

§ 1º A publicação dos pisos e da planilha a que se refere o *caput* deste artigo ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

§ 2º Na hipótese de a norma a que se refere o *caput* deste artigo não ser publicada

nos prazos estabelecidos no § 1º, os valores anteriores permanecerão válidos, atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que o substitua, no período acumulado.

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 10% (dez por cento) em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o *caput* deste artigo, para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o *caput* deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir de 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, anistiadas as indenizações decorrentes de infrações ocorridas até 31 de maio de 2021. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021](#))

§ 5º A norma de que trata o *caput* deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados para o transporte de contêineres e de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT, consideradas as características e especificidades do transporte.

§ 6º Cabe à ANTT adotar as medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento do disposto no § 4º deste artigo, nos termos de regulamento.

Art. 6º O processo de fixação dos pisos mínimos deverá ser técnico, ter ampla publicidade e contar com a participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes, das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Parágrafo único. A ANTT regulamentará a participação das diversas partes interessadas no processo de fixação dos pisos mínimos de que trata o *caput* deste artigo, garantida a participação igualitária de transportadores autônomos e demais setores.

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, informações da carga, da origem e do destino e 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. ([“Caput” do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021](#))

Parágrafo único. ([Revogado pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021](#))

Art. 8º Respondem subsidiariamente pelo pagamento da indenização a que se refere o § 4º do art. 5º, os responsáveis por anúncios de ofertas de frete em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.

Art. 9º (VETADO).

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de agosto de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER

Ana Paula Vitali Janes Vescovi

Herbert Drummond

Esteves Pedro Colnago Junior

Eliseu Padilha

Grace Maria Fernanda Mendonça

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.117, DE 16 DE MAIO DE 2022

Altera a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

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

Art. 1º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 5º

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 5% (cinco por cento) em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o caput deste artigo, para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

....." (NR)

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

Brasília, 16 de maio de 2022; 201º da Independência e 134º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO
Marcelo Sampaio Cunha Filho

LEI Nº 9.249, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1995

Altera a Legislação do Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas, bem como da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
Art. 15. A base de cálculo do imposto, em cada mês, será determinada mediante a aplicação do percentual de 8% (oito por cento) sobre a receita bruta auferida mensalmente, observado o disposto no art. 12 do Decreto-Lei nº 1.598, de 26 de dezembro de 1977, deduzida das devoluções, vendas canceladas e dos descontos incondicionais concedidos, sem prejuízo do disposto nos arts. 30, 32, 34 e 35 da Lei nº 8.981, de 20 de janeiro de 1995. (["Caput" do artigo com redação dada pela Medida Provisória nº 627, de 11/11/2013, convertida na Lei nº 12.973, de 13/5/2014, em vigor a partir de 1/1/2015](#))

§ 1º Nas seguintes atividades, o percentual de que trata este artigo será de:

I - um inteiro e seis décimos por cento, para a atividade de revenda, para consumo, de combustível derivado de petróleo, álcool etílico carburante e gás natural;

II - dezesseis por cento:

a) para a atividade de prestação de serviços de transporte, exceto o de carga, para o qual se aplicará o percentual previsto no *caput* deste artigo;

b) para as pessoas jurídicas a que se refere o inciso III do art. 36 da Lei nº 8.981, de 20 de janeiro de 1995, observado o disposto nos §§ 1º e 2º do art. 29 da referida Lei;

III - trinta e dois por cento, para as atividades de:

a) prestação de serviços em geral, exceto a de serviços hospitalares e de auxílio diagnóstico e terapia, patologia clínica, imagenologia, anatomia patológica e citopatologia,

medicina nuclear e análises e patologias clínicas, desde que a prestadora destes serviços seja organizada sob a forma de sociedade empresária e atenda às normas da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - Anvisa; [\(Alínea com redação dada pela Lei nº 11.727, de 23/6/2008, publicada no DOU de 24/6/2008, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do ano seguinte ao da publicação\)](#)

b) intermediação de negócios;

c) administração, locação ou cessão de bens imóveis, móveis e direitos de qualquer natureza;

d) prestação cumulativa e contínua de serviços de assessoria creditícia, mercadológica, gestão de crédito, seleção de riscos, administração de contas a pagar e a receber, compra de direitos creditórios resultantes de vendas mercantis a prazo ou de prestação de serviços ("factoring").

e) prestação de serviços de construção, recuperação, reforma, ampliação ou melhoramento de infraestrutura vinculados a contrato de concessão de serviço público; [\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 627, de 11/11/2013, convertida na Lei nº 12.973, de 13/5/2014, em vigor a partir de 1/1/2015\)](#)

IV - 38,4% (trinta e oito inteiros e quatro décimos por cento), para as atividades de operação de empréstimo, de financiamento e de desconto de títulos de crédito realizadas por Empresa Simples de Crédito (ESC). [\(Inciso acrescido pela Lei Complementar nº 167, de 24/4/2019\)](#)

§ 2º No caso de atividades diversificadas será aplicado o percentual correspondente a cada atividade.

§ 3º As receitas provenientes de atividade incentivada não comporão a base de cálculo do imposto, na proporção do benefício a que a pessoa jurídica, submetida ao regime de tributação com base no lucro real, fizer jus.

§ 4º O percentual de que trata este artigo também será aplicado sobre a receita financeira da pessoa jurídica que explore atividades imobiliárias relativas a loteamento de terrenos, incorporação imobiliária, construção de prédios destinados à venda, bem como a venda de imóveis construídos ou adquiridos para a revenda, quando decorrente da comercialização de imóveis e for apurada por meio de índices ou coeficientes previstos em contrato. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 11.196, de 21/11/2005\)](#)

Art. 16. O lucro arbitrado das pessoas jurídicas será determinado mediante a aplicação, sobre a receita bruta, quando conhecida, dos percentuais fixados no art. 15, acrescidos de vinte por cento.

Parágrafo único. No caso das instituições a que se refere o inciso III do art. 36 da Lei nº 8.981, de 20 de janeiro de 1995, o percentual para determinação do lucro arbitrado será de quarenta e cinco por cento.

LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 1º [\(Parágrafo único transformado em § 1º e revogado pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

§ 2º No caso de contratação direta do TAC pelo proprietário da mercadoria, a relação dar-se-á nos termos desta Lei e será considerada de natureza comercial, conforme o caput deste artigo. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao TAC será efetuado em conta de depósito 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). [\(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010, e com nova redação dada pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

§ 1º A conta de depósito à vista, de poupança ou pré-paga deverá ser de titularidade do TAC, cônjuge, companheira ou parente em linha reta ou colateral até o segundo grau, indicada expressamente pelo TAC, vedada a imposição por parte do contratante, e identificada no DT-e. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010, e com nova redação dada pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

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

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

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

§ 5º O extrato da conta de depósito ou da conta de pagamento pré-paga de que trata

o *caput* deste artigo, com as movimentações relacionadas aos pagamentos das obrigações estabelecidas em DT-e, servirá como forma de comprovação de rendimentos do TAC. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010, e com nova redação dada pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

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

§ 7º As custas com a geração e a emissão de DT-e, as tarifas bancárias e as demais custas decorrentes da operação de pagamento do frete contratado correrão à conta do responsável pelo pagamento, sem ônus ao TAC. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, e com nova redação dada pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

§ 8º As informações para o pagamento a que se refere o *caput* deste artigo e o valor da transação deverão ser identificados no DT-e emitido. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

§ 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* deste artigo. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida na Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

§ 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, observado 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* deste artigo não será aplicado. [\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 1.051, de 18/5/2021, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

Art. 5º-B. É 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* deste artigo é responsável pela adequação dos documentos legais do TAC que a contratou, bem como pelas obrigações fiscais inerentes à geração, à emissão e ao recolhimento de tributos de qualquer espécie ou natureza, aplicado o disposto no inciso III do *caput* do art. 134 da Lei Complementar nº 5.172, de 25 de outubro de 1966.

§ 2º As entidades representativas dos TACs são 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* deste artigo:

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.

§ 4º A pessoa jurídica de que trata o *caput* deste artigo não poderá ser ou estar vinculada como administradora ou sócia, direta ou indireta, de empresa distribuidora de combustíveis, de rede de revendedores ou de revendedor varejista de combustíveis. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

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

Art. 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 O disposto no *caput* deste artigo aplica-se 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 do art. 11 desta Lei e, se aplicável, aos pagamentos antecipados do Vale-Pedágio obrigatório instituído pela Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001.

§ 2º Para fins de cumprimento do previsto no *caput* deste artigo, o Banco Central do Brasil, as instituições financeiras públicas e privadas de que trata a Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964, e as instituições de pagamento de que trata o art. 6º da Lei nº 12.865, de 9 de outubro 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. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 14.206, de 27/9/2021\)](#)

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

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

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

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

RESOLUÇÃO Nº 5.867, DE 14 DE JANEIRO DE 2020

Estabelece as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - PNPM-TRC.

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições conferidas pelo inciso II do art. 20 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, fundamentada no Voto DDB - 004, de 14 de janeiro de 2020, e no que consta do Processo nº 50500.393248/2019-69, resolve:

Art. 1º Estabelecer as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - PNPM-TRC.

CAPÍTULO I DAS DEFINIÇÕES

Art. 2º Para fins deste Regulamento, considera-se:

I - carga geral: a carga embarcada e transportada com acondicionamento, com marca de identificação e com contagem de unidades;

II - carga geral perigosa: carga geral que contenha produto classificado como perigoso para fins de transporte ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente;

III - carga líquida a granel: a carga líquida embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;

IV - carga líquida perigosa a granel: a carga líquida a granel que seja classificada como perigosa para fins de transporte ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente;

V - carga sólida a granel: a carga sólida embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;

VI - carga sólida perigosa a granel: a carga sólida a granel que seja classificada como perigosa para fins de transporte ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente;

VII - carga frigorificada: a carga que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;

VIII - carga frigorificada perigosa: a carga frigorificada que seja classificada como perigosa para fins de transporte ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente;

IX - carga neogranel: a carga formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque;

X - carga containerizada: a carga embarcada e transportada no interior de contêineres;

XI - carga containerizada perigosa: a carga containerizada que seja classificada como perigosa para fins de transporte ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente;

XII - carga a granel pressurizada: a carga sólida embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades, com a descarga pressurizada;

XIII - composição veicular: conjunto formado pelo veículo automotor de carga e um ou mais implementos rodoviários;

XIV - frete: pagamento realizado ao transportador rodoviário de cargas, inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC, referente ao serviço de transporte para a movimentação de cargas realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros, com origem e destino fixados em contrato;

XV - implemento rodoviário: veículo rebocado acoplável a um veículo de tração ou equipamento veicular complemento de veículo automotor;

XVI - operação de transporte de alto desempenho: operação de transporte, especificada em contrato, com utilização de veículos de frotas dedicadas ou fidelizadas, para transporte das cargas definidas nos incisos de I à XII, em 2 (dois) ou 3 (três) turnos, respeitadas as legislações trabalhista e de trânsito, com tempo total de carga e descarga de até três horas, na qual o contratante se responsabiliza tanto pelo carregamento, quanto pelo descarregamento da carga;

XVII - tempo de carga e descarga: o tempo total em que o veículo realiza os procedimentos de carga e descarga, incluindo o tempo de pesagem, tempo de checagem e liberação de documentos;

XVIII - transporte rodoviário de carga lotação: serviço de transporte objeto de um único contrato de transporte, envolvendo um único contratante da totalidade da capacidade de carga da composição veicular, entre um par origem e destino e acobertado por um único Conhecimento de Transporte ou Nota Fiscal; e

XIX - veículo automotor de carga: equipamento autopropelido destinado ao transporte rodoviário de cargas ou a unidade de tração homologada para tracionar implementos rodoviários em vias públicas.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
