

**PROJETO DE LEI Nº                   , DE 2015**  
**(Do Sr. Osmar Terra e outros)**

Dispõe sobre a regulação do transporte autônomo de cargas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui medidas de incentivo ao transporte autônomo de cargas, individual ou por meio de cooperativas, para fortalecimento do sistema de transporte rodoviário de cargas brasileiro.

Art. 2º Fica limitada em 20% (vinte por cento) a diferença entre o valor de frete contratado entre o embarcador e a empresa transportadora, em relação ao valor contratado entre a empresa transportadora e o transportador autônomo de cargas.

§ 1º Aplica-se o disposto no *caput* também nos casos em que o transportador autônomo de cargas for subcontratado pela empresa transportadora por intermédio de cooperativa de transportadores autônomos.

§ 2º Os valores de frete acertados entre o embarcador e a empresa transportadora, e entre a empresa transportadora e o transportador autônomo de cargas, deverão constar em documento de porte obrigatório durante a realização da respectiva viagem, nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Art. 3º Os embarcadores com carga média mensal superior a 200 (duzentas) toneladas, deverão transportar pelo menos 40%

(quarenta por cento) de suas cargas por meio de transportadores autônomos de cargas ou por cooperativas de transportadores autônomos de cargas.

§ 1º Ficam os embarcadores dispensados do cumprimento do percentual previsto no *caput*, na hipótese de inexistência de cooperativas ou transportadores autônomos de cargas disponíveis para a realização do transporte, nos termos de regulamentação da ANTT.

§ 2º Cabe à ANTT a manutenção de registros e controles para a verificação dos percentuais de carga de que trata este artigo.

§ 3º O disposto neste artigo aplica-se também à contratação de serviços de transporte de cargas por órgãos e entidades da Administração Pública.

Art. 4º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, sob a modalidade de equalização de taxa de juros, na concessão de crédito pessoal especial, por meio das instituições financeiras federais, para os transportadores autônomos de cargas, pessoa física, no limite individual de R\$50.000,00 (cinquenta mil reais) por CPF, carência de 6 (seis) meses e prazo entre 24 (vinte e quatro) e 48 (quarenta e oito) meses para pagamento.

§ 1º O crédito de que trata o *caput* somente poderá ser concedido a transportadores autônomos de carga que estejam inscritos, na data de publicação desta Lei, há pelo menos 5 (cinco) anos, ininterruptos, no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC – da ANTT.

§ 2º O prazo para o pagamento do crédito, dentro dos limites previstos no *caput*, será definido em função da capacidade de pagamento do tomador.

§ 3º O Poder Executivo regulamentará as demais condições para a concessão da subvenção econômica de que trata este artigo, entre elas o limite total das operações de crédito e a definição da metodologia para o pagamento da equalização de taxas de juros.

Art. 5º A Lei nº 12.096, de 24 de novembro de 2009, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 1º-A:

“Art. 1º-A Fica autorizado o BNDES a refinanciar os contratos de financiamento:

I – de que trata o art. 1º destinados à aquisição e arrendamento mercantil de caminhões, chassis, caminhões-tratores, carretas, cavalos mecânicos, reboques, semirreboques, incluídos os tipo *dolly*, tanques e afins, carrocerias para caminhões, novos e usados, sistemas de rastreamento novos, seguro do bem e seguro prestamista; e

II – firmados até 31 de dezembro de 2014 por:

a) pessoas físicas residentes e domiciliadas no País, do segmento de transporte rodoviário de carga;

b) empresários individuais, empresas individuais de responsabilidade limitada e sociedades, associações e fundações cuja receita operacional bruta ou renda anual ou anualizada seja de até R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), desde que sejam do segmento de transporte rodoviário de carga; ou

c) empresas arrendadoras, desde que o arrendatário se enquadre na forma das alíneas a e b deste inciso.

§ 1º O prazo para formalização das operações de refinanciamento de que trata o *caput* é até 31 de dezembro de 2015.

§ 2º A autorização de que trata o *caput* limita-se ao refinanciamento:

I – das 12 (doze) primeiras parcelas com vencimento a partir da formalização da operação de refinanciamento; ou

II – das parcelas restantes com vencimento a partir da formalização da operação de refinanciamento, se em número menor que 12 (doze).

§ 3º Fica a União autorizada a conceder subvenção econômica, sob a modalidade de equalização de taxa de juros, nas operações de refinanciamento de que trata o *caput*.

§ 4º Fica também o BNDES autorizado a refinarciar com devedores mutuários classificados na alínea b do inciso II do *caput* deste artigo cuja renda anual seja acima de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), desde que sejam do segmento de transporte rodoviário de carga, sem subvenção de juros por parte da União.

§ 5º O Conselho Monetário Nacional estabelecerá as condições necessárias à contratação dos refinanciamentos de que trata o *caput*.

§ 6º O Ministério da Fazenda regulamentará as demais condições para a concessão da subvenção econômica de que trata o § 3º, entre elas a definição da metodologia para o pagamento da equalização de taxas de juros.”

Art. 6º As punições pelo descumprimento dos dispositivos desta Lei serão estabelecidas em regulamentação da ANTT, nos termos do inciso XVIII do *caput* do art. 24 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## **JUSTIFICAÇÃO**

O presente projeto de lei reúne medidas consideradas prioritárias durante os debates da Comissão Externa criada pela Câmara dos Deputados destinada a monitorar a Paralisação Nacional dos Caminhoneiros, ocorrida nos meses de fevereiro, março e abril de 2015.

O primeiro ponto tratado na proposição refere-se à limitação de margem de ganho de transportadores em subcontratações de autônomos, onde se busca estabelecer que a diferença entre os fretes acertados entre embarcador e transportadora não poderá superar 20% do valor contratado entre a transportadora e o autônomo. Durante as audiências públicas realizadas, ocorreram diversos relatos de subcontratações consideradas abusivas, nas quais os transportadores funcionaram como meros atravessadores, com ganhos desmedidos sobre o valor contratado com o autônomo.

Na sequência, buscamos estabelecer reserva de mercado para transportadores autônomos e suas cooperativas, de forma que os embarcadores com média de cargas acima de 200 toneladas por mês sejam obrigados a contratar pelo menos 40% de suas cargas por meio de transportadores autônomos, individuais ou organizados em cooperativas de caminhoneiros. Referida reserva também atinge a contratação de serviços de transporte de cargas por órgão e entidades da Administração Pública.

A proposta também trata de abertura de linha de crédito especial para o transportador autônomo de cargas, com limite de R\$50 mil, prazo de carência e juros subsidiados, com pelo menos 24 meses para pagamento, podendo chegar a até 48 meses, de acordo com a capacidade financeira do tomador.

Por fim, busca-se o aumento do teto para renegociação de dívidas e carência de 12 meses para o pagamento de financiamentos, com taxas subsidiadas, para os transportadores autônomos e para as empresas com faturamento de até R\$10 milhões por ano.

Conforme a proposta, a regulamentação e o estabelecimento de medidas coercitivas para o cumprimento do disposto no projeto de lei ficam a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT – reguladora do setor.

Diante do exposto, por serem medidas essenciais para o reequilíbrio do setor de transportes de cargas brasileiro, por meio de estímulos à sua classe mais vulnerável, que são os transportadores autônomos, esperamos ver este projeto apoiado e aprovado por nossos Pares.

Sala das Sessões, em            de            de 2015.

Deputado OSMAR TERRA