Parecer proferido em Plenário em 20/06/2018, às 12h50.

PROJETO DE LEI Nº 1.428, DE 1999

Altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

Autor: PODER EXECUTIVO

Relator: Deputado NELSON MARQUEZELLI

VOTO DO RELATOR

Diante de amplo acordo conduzido para a aprovação do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas, nosso voto é pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e pela adequação financeira e orçamentária das **Emendas de Plenário de nº 1 a 18**.

No mérito, votamos pela **REJEIÇÃO** das Emendas nºs 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15, e pela **APROVAÇÃO** das Emendas nºs 4, 8, 12, 16, ~~e~~ 18, **na forma da Subemenda Substitutiva anexa.**

Sala das Sessões, 6 de junho de 2018.

Deputado NELSON MARQUEZELLI

Relator

VOTA PELA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE BOA TÉCNICA LEGISLATIVA E PELA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA DA EMENDA 19, NO MÉRITO PELA REJEIÇÃO. DA EMENDA 1,2

PARECER DO RELATOR, PELA COMISSÃO ESPECIAL, Á EMENDA DE PLENÁRIO Nº 20, OFERECIDA AO PROJETO DE LEI Nº 1.428, DE 1.999

O SR. NELSON MARQUEZELLI (Bloco/PTB-SP. Para emitir parecer. Sem revisão do orador.) - Sr. Presidente, em relação à Emenda nº 20, eu aceito e voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa.

O SR. PRESIDENTE (Rodrigo Maia) - Obrigado.

Requerimento de votação...

O SR. NELSON MARQUEZELLI - E adequação orçamentária. *(Pausa.)* Pela aprovação.

O SR. PRESIDENTE (Rodrigo Maia) - V.Exa. não pode dar parecer a favor da Emenda nº 20, só pela constitucionalidade, Deputado.

O SR. NELSON MARQUEZELLI - Aprovada.

O SR. PRESIDENTE (Rodrigo Maia) - Não pode ser aprovada. Se V.Exa. aprovar, vai colocar no texto. Tem que ser só pela constitucionalidade.

O SR. NELSON MARQUEZELLI - Está aceita, pela constitucionalidade.

O SR. PRESIDENTE (Rodrigo Maia) - Pronto. Só pode ser pela constitucionalidade, porque S.Exa. vai destacar, para votar o destaque.

O SR. NELSON MARQUEZELLI (Bloco/PTB-SP. Pela ordem. Sem revisão do orador.) - Quanto ao mérito, o parecer é pela rejeição.

Subemenda oferecida pelo relator em Plenário em 20/06/2012 às 12h55.

19 JUN - 24h

SUBEMENDA SUBSTITUTIVA AO PROJETO DE LEI Nº 1.428, de 1999

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º. Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC – em vias públicas, os mecanismos e a responsabilidade nas operações de transporte, e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL

Art 2º. O TRC é atividade de natureza comercial, aberto à exploração por pessoa física ou jurídica, nas seguintes modalidades:

I – por conta de terceiros e mediante remuneração;

II – de carga própria ou própria diferenciada, em veículo próprio, sem remuneração.

§1º Entende-se como carga própria ou própria diferenciada aquela que se destine exclusivamente a consumo próprio do transportador, ou de sua controladora ou controlada, bem como a distribuição dos produtos por eles produzidos ou comercializados.

§2º Em qualquer modalidade, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, em categoria específica que terá validade de 3 (três) anos.

§3º As empresas de transporte rodoviário de passageiros, para realizar o transporte de cargas comerciais em seus veículos, deverão atender aos requisitos de documentação e seguros de carga previstos nesta Lei, nos termos de regulamentação da ANTT.

SEÇÃO I

DAS CATEGORIAS

Art 3º. São categorias econômicas do TRC:

I – Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que exerce habitualmente atividade principal de transporte rodoviário de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária, em qualquer caso, de no mínimo 1 (um) e no máximo 3 (três) veículos automotores de carga, registrados no órgão de trânsito na categoria "aluguel";

II – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 11

(onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria "aluguel";

III – Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, sociedade cooperativa na forma da Lei constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerça atividade de transporte rodoviário de cargas. As demais categorias previstas neste artigo que aderirem à CTC perderão o seu RNTRC passando a utilizar exclusivamente o registro RNTRC da cooperativa. A ETC que associar-se fica proibida de mudar de categoria pelo prazo de no mínimo 12 meses. Após esse prazo, fica permitida nova mudança, desde que não haja débitos no CNPJ e/ou do CPF dos sócios vinculados àquela ETC nos últimos 24 meses, conforme regulamentação da ANTT.

IV – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica que tenha no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e seja proprietária de, no mínimo, 1 (um) automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria "aluguel";

V – Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP, pessoa física ou jurídica que exerça, em veículo próprio, registrado na categoria "particular", a atividade de transporte de carga própria ou própria diferenciada;

VI – Operador Logístico – OL, pessoa jurídica quando atuante no transporte rodoviário de cargas como atividade econômica, prestando serviços logísticos, tais como transporte, armazenagem e gerenciamento de estoques, inclusive por meio de multimodalidade, diretamente ou por intermédio de terceiros, e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria "aluguel".

§1° Na ETPP, fica proibida a participação como sócio de pessoa física ou jurídica que participe de capital em outra empresa inscrita no RNTRC, de pessoa jurídica com sede no Exterior, mesmo que tenha filial, sucursal, agência ou representação no País, bem como de pessoa jurídica constituída sob a forma de sociedades por ações.

§2º Para os fins desta Lei, equipara-se, no que couber, a ETPP ao TAC.

Art 4º. São categorias complementares do TRC:

I – Motorista de Transporte Rodoviário de Cargas – MTRC, motorista profissional empregado, autorizado pela ANTT a dirigir veículo de carga;

II – Responsável Técnico – RT, profissional com formação ou experiência técnica em transportes, que responde pela observância de programa interno de segurança, adequação e manutenção de veículos, equipamentos e instalações, bem como pela qualificação e treinamento profissional dos motoristas e de prestadores de serviço na área de transporte rodoviário de cargas;

III – Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário – GRTR, pessoa jurídica que assume o gerenciamento e monitoramento dos riscos durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta e armazenamento até a entrega, com objetivo de mitigar desvios, acidentes, furtos e roubos da carga e do veículo;

IV – Empresa de Atendimento a Emergências – EAE, pessoa jurídica que assume o gerenciamento, monitoramento, atendimento emergencial e pós-emergencial no caso de

acidentes com produtos perigosos e contaminantes durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, com objetivo de mitigar as consequências danosas ao meio ambiente e às pessoas, respondendo junto ao transportador e órgãos públicos pelos atendimentos às emergências por ela assumidos.

V – Instituição de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete – IPEF, pessoa jurídica que, por sua conta e risco, provê meio de pagamento eletrônico de frete, não podendo atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico nem possuir vinculação societária, direta ou indireta, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia, e emitentes de documento de transporte;

VI – Empresa de Vale-Pedágio – EVP, pessoa jurídica responsável por disponibilizar, divulgar e comercializar, em âmbito nacional, o Vale-Pedágio obrigatório de que trata a Lei, e disponibilizar e instalar os programas de computador, aplicativos e equipamentos necessários à operação de sistema automatizado;

VII – Operadora Eletrônica de Frete – OEF, pessoa jurídica responsável por intermediar serviços de transporte entre contratantes, transportadores autônomos, empresas e cooperativas de transporte, por meio de plataforma tecnológica.

Parágrafo Único. Caberá à ANTT a definição de estrutura curricular mínima dos cursos de formação, ou a forma de comprovação de experiência técnica, para o exercício da função de Responsável Técnico bem como a regulamentação para cada categoria relacionada neste artigo.

Art 5º. A ANTT deverá disponibilizar, sem custo, o acesso aos sistemas de informações do RNTRC aos poderes de Polícia de trânsito.

SEÇÃO II

DA INSCRIÇÃO, DA SUSPENSÃO E DO CANCELAMENTO DO RNTRC

Art 6º. A ANTT estabelecerá os requisitos específicos para a inscrição no RNTRC, bem como sua validade, renovação, cancelamento e impedimento, de acordo com a categoria a que se referem aos artigos 3º e 4º, inclusive quanto à demonstração de capacidade financeira.

§ 1º A ANTT manterá cadastro único para o MTRC, integrante do RNTRC, conforme regulamento, para o qual poderá utilizar, sem custos, os dados do Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH e do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED.

§ 2º Os produtores rurais e as cooperativas agropecuárias que exerçam a atividade de transporte de carga própria como TCP terão o cadastro simplificado junto à ANTT.

Art 7º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para as GRTR, EAE, IPEF, EVP e OEF é de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES), na data de sua habilitação pela ANTT, permitindo-se às já habilitadas a complementação em prazo fixado pela ANTT.

Art 8º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para a ETC e OL é de 300.000 (trezentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES), na data de sua habilitação pela ANTT, permitindo-se às já habilitadas a complementação em prazo fixado pela ANTT.

Art 9º. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para o TCP é de 100.000 (cem mil) Direitos Especiais de Saque (DES) e o patrimônio líquido mínimo para a

CTC é de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES) na data de sua habilitação, permitindo-se às já habilitadas a complementação da integralização em prazo fixado pela ANTT.

Parágrafo único. É dispensada a exigência de capital social mínimo para o TCP com apenas 1 (um) veículo, com capacidade máxima de carga de até 15 (quinze) toneladas.

Art 10. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido para a ETPP, é de 100.000 (cento mil) Direitos Especiais de Saque (DES) na data de sua habilitação, permitindo-se às já habilitadas a complementação da integralização em prazo fixado pela ANTT.

SEÇÃO III

DA DOCUMENTAÇÃO E DOS SEGUROS OBRIGATÓRIOS DA VIAGEM

Art 11. Fica criado o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de registro obrigatório nas operações de transporte rodoviário de cargas.

§1º Compete à ANTT estabelecer os modelos, forma de registro e conteúdo do DT-e, nos termos de regulamento.

§2º A ANTT e as Fazendas Públicas da União, dos Estados e do Distrito Federal poderão firmar convênio para compartilhamento, sem ônus financeiro, das informações contidas no DT-e, no Manifesto Eletrônico de Documento Fiscal (MDF-e), no Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), na Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), na Nota Fiscal de Serviço Eletrônica (NFS-e) e na Nota Fiscal Eletrônica ao Consumidor (NFC-e).

§3º A responsabilidade pelo registro do DT-e é da ETC, do OL, da CTC ou do TCP.

§4º Nos casos de extração de madeira, mudança, transporte municipal, em regiões metropolitanas ou intermunicipal, ou quando o transporte tiver origem ou destino em estabelecimento rural, o TAC, a ETPP ou o contratante poderão registrar o DT-e, nos termos de regulamento.

§5º Aplica-se o disposto neste artigo à Empresa de Correios e Telégrafos, quando estas realizarem transporte de mercadorias ou encomendas, ainda que em conjunto com correspondência, ficando sujeitas à fiscalização das mercadorias transportadas na forma da Lei.

Art 12. Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados, convenções internacionais ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de:

I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C, para cobertura de danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários: ETC, OL e CTC.

II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga – RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC, OL e CTC;

III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais – RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e utilizado no transporte rodoviário de carga.

§1º A responsabilidade pela contratação dos seguros de que tratam os incisos I e II do *caput* é do transportador ou cooperativa, conforme o caso, cabendo exclusivamente a estes a escolha da seguradora, sendo vedada a estipulação de apólice pelo contratante do serviço de transporte.

§2º A imposição pelo contratante do serviço de transporte de contratação de seguros de seguradora específica constitui infração à ordem econômica, punível nos termos da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.

§3º A imposição, pelo contratante do serviço de transporte, de contratação de seguros adicionais contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, terão os custos suportados diretamente pelo contratante do serviço e, neste caso, fica expressamente proibida qualquer outra obrigação por parte do transportador, inclusive de Plano de Gerenciamento de Risco – PGR.

§4º O seguro de que trata o inciso II poderá deixar de ser feito, quando previsto em contrato entre o contratante do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o contratante do serviço responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador.

§5º O seguro de que trata o inciso III deste artigo poderá ser feito em apólice globalizada, envolvendo toda a frota, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos, no valor mínimo de 50.000 (cinquenta mil) DES por cobertura.

§6º Todos os seguros de que trata o *caput* e os incisos deste artigo deverão ter limite compatível com as atividades ou valores de carga a que se destinam.

§7º Excepcionalmente, admite-se a contratação do seguro RC-DC pelo contratante do serviço, nos casos em que o transporte for de produto de origem agrícola, em caso de contratação direta do TAC ou ETPP, ficando, neste caso, o contratante do serviço responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador, sem prejuízo do disposto no §4º.

§8º É nula a pactuação de qualquer instrumento ou cláusula que estabeleça a dispensa de direito de regresso ou que tenha por objeto isentar o transportador de ação de regresso por parte da seguradora ou do próprio contratante do serviço, em relação aos seguros previstos nos incisos I e II do *caput*.

§9º O transportador que contratar os seguros instituídos nos incisos I e II deste artigo, tem o direito de cobrar do contratante do serviço taxas acessórias adicionais ao frete, para custear esses seguros.

§10. Nos casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, é assegurado ao transportador o direito junto ao contratante do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte.

§11. No caso de subcontratação, o seguro de que trata o inciso III deverá ser firmado pelo contratante do serviço, por viagem a ser realizada, em nome da ETPP ou TAC subcontratados.

Art 13. As associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas, devidamente instituídas por regulação especial e constituídas nos termos da Lei, assegurada a participação, interveniência ou intermediação de corretor de seguros, habilitado e registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), ficam autorizadas a operar o auxílio mútuo, por meio de autogestão e rateio dos prejuízos, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus respectivos associados e cooperados, a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados, por eventos ocorridos.

§1º A competência privativa de regulação da operação de auxílio mutuo que trata o *caput* será do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, e a sua supervisão, fiscalização e viabilidade caberá à Superintendência de Seguros Privados – SUSEP.

§2º A autorização para composição, funcionamento e extinção das associações e cooperativas mencionadas no *caput*, será concedida respectivamente pelo sistema representativo da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores - FENACAT e da Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB, as quais deverão comunicar este ato à SUSEP, encaminhando cópia da documentação pertinente na forma digital.

§3º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas, que praticarem o auxílio mútuo de que trata o *caput*, só poderão atuar, comprovadamente, para seus associados e cooperados, cabendo à SUSEP estabelecer normas de conduta, aplicação de sanções administrativas e regras de fiscalização desta prática, conjuntamente com entidades representativas das instituições autorizadas mencionadas no parágrafo anterior.

SEÇÃO IV

DO GERENCIAMENTO DE RISCOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Art 14. Nos casos de seguros de contratação obrigatória RCTR-C e RC-DC, transportador e seguradora poderão estabelecer, em comum acordo, o PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro.

§1º Sendo o PGR parte integrante da apólice de seguros contratada, não poderá ser exigido do transportador um novo PGR.

§2º Poderão ser solicitadas ao transportador medidas adicionais não incluídas no PGR, tais como serviços de escolta, rastreamento, contratação de GRTR entre outras, desde que o solicitante assuma todos os custos e despesas decorrentes dessas medidas, pagando diretamente ao prestador do serviço ou ao transportador, conforme o caso.

§3º Os valores referentes aos serviços adicionais de que trata o §2º geram direito ao recebimento de taxa específica, incidente sobre o valor da carga, de acordo com sua natureza, e serão destacados em campo específico do documento fiscal de transporte, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos da cobertura securitária.

Art 15. Se a seguradora exigir PGR para a operação, o plano deverá ser informado com antecedência ao transportador, que poderá sugerir alterações se julgá-lo insatisfatório ou inaplicável, devendo, em caso de concordância, dar seu aceite formal, obrigando-se a cumpri-lo.

§1º O PGR deve estar em conformidade com a legislação em vigor, principalmente no que se refere às obrigações de repouso e descanso dos motoristas de que trata a Lei, bem como atentar-se à segurança viária, considerando sempre locais de parada para refeição, descanso e repouso.

§2º Considera-se inválido o PGR se não houver um aceite formal por parte do transportador.

§3º Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados em caso de ocorrência de sinistro relativo a desvios de carga, perdas, roubo ou furto, bem como outros riscos cobertos pela apólice.

§4º A ANTT poderá regulamentar os PGR, com objetivo de garantir transparência e padronização de procedimentos.

SEÇÃO V

DAS RELAÇÕES CONTRATUAIS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Art 16. Quando não previsto em contrato, o tempo de serviço de transporte, independentemente da quantidade ou volume, a duração mínima será de:

I – 24 (vinte e quatro) meses, quando se tratar de serviço com equipamentos que o transportador ou seus subcontratados já possuam, e padrão de mercado;

II – 48 (quarenta e oito) meses, quando se tratar de serviço que demande a aquisição de equipamento específico ou novo, para atender ao referido contrato.

Parágrafo único. No transporte de insumos e produtos agrícolas, serão admitidos contratos com prazo menor do que os previstos no *caput*, desde que previamente estipulado, e de acordo com a sazonalidade da demanda.

Art 17. Em caso de subcontratação, o contrato a ser celebrado entre o transportador contratante e o subcontratado definirá a forma de prestação de serviço do subcontratado como agregado ou independente.

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

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

Art 18. A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 17, com exclusividade ou não, ainda que feita habitualmente, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constituindo relação de trabalho, e, portanto, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

§1º Compete somente à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

§2º O foro para dirimir controvérsias decorrentes da contratação do transporte de cargas será o domicílio do contratado ou do local da prestação de serviço.

§ 3º Na impossibilidade da presença do titular contratado, poderá este conceder a representação a um preposto, acompanhado de representante jurídico.

Art 19. As condições do contrato de transporte de carga de que tratam os artigos 16 a 28 desta Lei poderão ser ajustadas mediante acordos individuais ou coletivos celebrados entre contratante e contratado, cuja validade exige homologação nos sindicatos das categorias envolvidas, ou entre os sindicatos das categorias envolvidas.

§1º Fica criado Centro de Conciliação do Transporte – Cecont –, que se regerá pelos mesmos requisitos das Câmaras de Conciliação, Mediação e Arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996, e funcionará sob a coordenação das entidades sindicais de empresas de transporte rodoviário de cargas e das entidades sindicais dos transportadores rodoviários autônomos de cargas, as quais indicarão seus membros colaboradores.

§2º Os contratos de transporte rodoviário de carga de que trata esta Lei poderão, a critério das partes, ser submetidos ao Cecont para resolução de conflitos, sem prejuízo de eventual ingresso judicial.

§3º O Cecont tem como pressuposto a autocomposição, atendendo aos princípios da celeridade, economicidade e simplicidade.

Art 20. Salvo estipulação expressa, o pagamento do serviço de transporte será contra entrega da carga.

Parágrafo único. A inadimplência no pagamento do frete contratado implica multa de, no mínimo, 10% (dez por cento), além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, e correção monetária correspondente.

Art 21. O pagamento do serviço de transporte ao TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT, a critério do prestador de serviço.

§1º A conta de depósito ou o meio de pagamento deverá ser de titularidade do próprio TAC, identificada no documento eletrônico de transporte ou contrato de transporte.

§2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, são subsidiariamente responsáveis pela obrigação prevista no *caput* deste artigo, resguardado o direito de regresso.

§3º As tarifas bancárias decorrentes de pagamento eletrônico de frete ao TAC correrão por conta do responsável pelo pagamento, até o limite de uma transferência e dois saques por operação de transporte.

§4º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata este artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC.

§5º O descumprimento do disposto no *caput* sujeitará o infrator a multa administrativa, conforme regulamentação da ANTT, e à obrigação de indenizar o contratado em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete para a viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

§6º A CTC deverá efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do *caput* deste artigo.

§7º Para cumprimento do disposto no *caput* deste artigo a IPEF deverá disponibilizar simultaneamente o pagamento eletrônico e o depósito em conta corrente ou poupança.

Art 22. Salvo em caso de retenção de impostos e de contribuições previstas em Lei ou convencionados por acordo entre o contratante e o sindicato do contratado, ou entre os sindicatos das categorias, ficam proibidos descontos de qualquer natureza por parte do contratante sobre o valor dos serviços realizados, sem a prévia e expressa autorização do transportador.

§1º Os descontos referentes a avarias e faltas, acordados entre as partes, somente poderão ser realizados, por meio de emissão de documento fiscal idôneo pelo contratante do serviço ou remetente.

§2º Sem prejuízo do disposto no *caput* e no parágrafo anterior, descontos em razão de danos e avarias nas mercadorias transportadas ficam ainda condicionados à entrega dos produtos salvados ao transportador ou à seguradora.

Art 23. Todos os custos de serviços acessórios ao transporte tais como carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, gerenciamento de risco, escolta, dentre outros que o contratante, recebedor ou expedidor impuser ao transportador, são de responsabilidade do contratante.

SEÇÃO VI

DO PRAZO DE ENTREGA, DEVOLUÇÃO E RETORNO DA CARGA TRANSPORTADA

Art 24. A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao recebedor ou destinatário.

Parágrafo Único. A responsabilidade do transportador cessa quando do recebimento da carga pelo recebedor ou destinatário, sem protestos ou ressalvas.

Art 25. O transportador informará ao contratante ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou documento fiscal de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria, conforme regulamentação da ANTT.

§1º O atraso ocorre quando as mercadorias não forem entregues dentro do prazo estabelecido, conforme o *caput*.

§2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos, contados da data estipulada, o contratante ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las, poderá declará-las perdidas, salvo em caso de ocorrência de trânsito, problemas de trafegabilidade, quebra do veículo, de fiscalização de trânsito, que deverão ser comunicadas pelo transportador ao contratante.

§3º Quando a carga por qualquer motivo ficar armazenada nas dependências do transportador, esse fato deverá ser informado ao contratante.

§4º Sem prejuízo do direito do transportador de cobrança da armazenagem, a carga de que trata o parágrafo anterior ficará à disposição do interessado, pelo prazo de 15 (quinze) dias após a comunicação, se outra condição não for pactuada, findo o qual, não sendo retirada, será considerada abandonada, ficando o transportador autorizado a dar-lhe o destino que melhor lhe parecer.

§5º Sem prejuízo do valor do frete, não sendo a carga retirada ou descarregada, o contratante ficará obrigado a indenizar o transportador pela armazenagem no valor previsto em contrato ou no documento de transporte, pelo tempo total em que a carga ficar à disposição.

§6º Se a carga for perecível e houver recusa de recebimento pelo destinatário, por problemas alheios ao transportador, o contratante ficará responsável pelo destino correto e descarte da carga e sujeito ao pagamento do frete da viagem e do deslocamento de ida e volta até o local por ele designado, acrescido dos impostos e taxas correspondentes.

§7º O transportador arcará com os prejuízos causados por atraso na entrega, exceto por motivo de força maior ou caso fortuito, além das ressalvas contidas no §2º deste artigo.

§8º A responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete, salvo disposição contratual em contrário.

§9° Salvo outra condição pactuada em contrato, no caso de devolução, parcial ou total de carga, embalagem ou paletes, o contratante pagará ao transportador, no mínimo, o valor equivalente ao frete de ida, considerada a capacidade total de transporte do veículo, inclusive reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios na forma da Lei.

SEÇÃO VII

DO TEMPO E DA OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA

Art 26. O prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de carregamento ou descarga, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R$ 1,61 (um real e sessenta e um centavos) por tonelada/hora ou fração.

§1° A importância de que trata o *caput* será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC – ou outro índice que venha a sucedê-lo.

§2° No caso de bem perecível, mercadoria com validade expirando ou produto perigoso, poderá ser ajustado prazo máximo de descarregamento reduzido, conforme a natureza da mercadoria, mediante ajuste entre as partes.

§3° O contratante ou o destinatário da carga são obrigados a registrar o horário de chegada do veículo nas dependências dos respectivos estabelecimentos, nos termos de regulamento, sujeitando-se, em caso de descumprimento, a multa administrativa.

§4° Não havendo o registro por parte do contratante ou destinatário da carga, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamentação da ANTT.

§5° O previsto no presente artigo poderá ser ajustado mediante acordo, o qual deverá ser homologado entre o contratante e o sindicato do contratado. Na hipótese de subcontratação, eventual ajuste também deverá ser realizado mediante acordo, o qual deverá ser homologado entre o contratado e o sindicato do subcontratado.

§6° Nos casos de transportes especiais, com pesos e dimensões excedentes, os prazos e valores referentes à estadia serão negociados entre contratante e transportador.

§7° Para o cálculo do valor de que trata o *caput* será considerada a capacidade total de transporte do veículo.

Art 27. Na realização dos serviços de carga e descarga deverão ser obrigatoriamente observados os seguintes quesitos:

I – na carga-lotação, assim entendida a carga na qual há exclusividade do veículo para um tomador de serviço, salvo o estabelecido no inciso III deste artigo, os serviços de carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, colocação e retirada de travessas, e outros necessários ao carregamento ou descarregamento, são obrigações do expedidor e do recebedor;

II – é vedada a realização dos serviços relacionados ao carregamento, descarregamento e acondicionamento da carga pelos motoristas, exceto no caso de transporte de mudanças, de veículos automotores, de cargas especiais ou excedentes, e de produtos líquidos e gasosos a granel ou efetuados sob pressurização, sendo, nestes casos, obrigatória a comprovação de treinamento para as tarefas;

III – para maior segurança e mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos líquidos, gasosos, combustíveis, ou efetuados sob pressurização, serão prioritariamente realizadas pelos motoristas profissionais, os quais deverão ter comprovado treinamento para as tarefas, bem como atender às normas de segurança e saúde do trabalho;

IV – na carga fracionada, assim entendida como aquela em que há mais de um tomador de serviço, e múltiplas entregas e coletas, o motorista poderá realizar o carregamento e descarga dos produtos, desde que os serviços estejam previstos no contrato.

V – Não poderá ser impedido o acompanhamento da operação de carga e descarga pelo motorista, caso ele assim deseje.

SEÇÃO VIII

DAS PERDAS E AVARIAS DA CARGA

Art 28. Com a assinatura do contrato ou a geração do documento eletrônico de transporte, o transportador responde pelos prejuízos por ele causados resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia.

§1º Em caso de subcontratação do serviço de transporte, o subcontratante e o subcontratado respondem solidariamente pelas obrigações previstas no *caput*.

§2º São excludentes de responsabilidade, do transportador:

I – ato ou fato imputável ao expedidor ou ao destinatário da carga;

II – inadequação da embalagem ou do acondicionamento no veículo de transporte, quando imputável ao expedidor da carga;

III – avaria apenas da embalagem, quando ela não fizer parte do produto final e este estiver intacto;

IV – vício próprio ou oculto da carga;

V – manuseio, embarque, estiva ou descarga executada diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

VI – força maior ou caso fortuito.

§3º O valor a ser restituído ao contratante será determinado pelo valor especificado no documento eletrônico de transporte, não sendo responsabilidade do transportador qualquer valor acima do discriminado.

§4º Nos casos de perdas e avarias, não poderá o contratante exigir entrega da mercadoria física quando esta for reembolsada integralmente pelo transportador ou seguradora;

§5º A seguradora tem o prazo máximo de 30 (trinta) dias para ressarcimento do valor da mercadoria e demais obrigações previstas nesta Lei, a contar da apresentação da documentação necessária, após o qual é devida a multa de 10% (dez por cento) sobre o valor total da indenização, juros de 1% (um por cento) ao mês e correção monetária correspondente, em favor do beneficiário da apólice.

§6º 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.

§7º Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo, são responsáveis, perante o transportador que emitiu o documento de transporte, pelas perdas e danos causados às mercadorias no momento da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

SEÇÃO IX

DOS PEDÁGIOS

Art 29. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de cargas, nas rodovias brasileiras, devendo ser utilizado meio eletrônico definido em regulamento da ANTT, vedado o pagamento em espécie.

§1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, é de responsabilidade do contratante do serviço.

§2º No caso de subcontratação, a transportadora subcontratante é responsável subsidiária pelo pagamento do pedágio.

§3º O valor do vale-pedágio não integra o valor do frete e não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem será integrado à base de cálculo de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

§4º O valor do vale-pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do contrato ou documento de transporte, conforme regulamento.

§5º O descumprimento do disposto neste artigo sujeita o responsável pelo fornecimento do vale-pedágio ao pagamento de multa e indenização ao transportador, em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete da viagem em que se deu a irregularidade de pagamento.

Art 30. O contratante antecipará o vale-pedágio obrigatório ao transportador, independentemente do valor do frete, no valor necessário à circulação entre a origem e o destino do transporte.

§1º O pagamento de pedágio quando a carga for lotação, assim entendida a carga para a qual há exclusividade do veículo para um único contratante, efetuado por empresa de transporte, mesmo que por subcontratação, é de responsabilidade do contratante do serviço de transporte.

§2º Quando o veículo estiver em viagem exclusiva para um contratante, devendo retornar à origem sem carga, o vale-pedágio obrigatório deverá ser no valor necessário à circulação entre a origem, o destino, e o retorno à origem de partida.

§3º No caso de transporte fracionado, efetuado por ETC, OL ou CTC, o rateio do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no contrato ou documento de transporte, para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado, para quitação da obrigação prevista em Lei, ficando dispensada a obrigatoriedade do vale-pedágio.

§4º No caso de transportes especiais, cujo peso e/ou dimensões exijam pagamento de valor específico de pedágios, o valor do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no contrato ou documento de transporte, juntamente com o valor do frete a ser faturado, para quitação da obrigação prevista em Lei, ficando dispensada a obrigatoriedade do vale-pedágio.

Art 31. Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do vale-pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação, a fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades adicionais por infrações ao disposto nesta Seção.

§1° A fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades de que trata o *caput* poderão ser descentralizados, mediante convênio a ser celebrado com órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

§2° A ANTT fornecerá aos órgãos e entidades de que trata o §1°, todos os elementos necessários e atualizados para realização da fiscalização.

§3° As operadoras de rodovias sob pedágio deverão adequar sua infraestrutura, para torná-la compatível com as operações das empresas fornecedoras de vale-pedágio obrigatório, na forma do regulamento da ANTT.

§4° O valor do vale-pedágio obrigatório e as informações necessárias à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do contrato ou documento de transporte, conforme regulamento.

Art 32. Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

§ 1° O disposto no *caput* abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas.

§ 2° Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o *caput*.

§ 3° Até a implementação das medidas a que se refere o § 2°, consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos, assegurada a fiscalização da condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo seu agente designado na forma prevista no § 4° do art. 280 da Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997.

§ 4° Para as vias rodoviárias federais concedidas, poderá ser adotada a regulamentação da ANTT.

§ 5° Ficam sujeitos à penalidade prevista no art. 209 da Lei n° 9.503, de 1997, os veículos de transporte de cargas que circularem com eixos indevidamente suspensos.

Art 33. Quando do pagamento do pedágio, a operadora do pedágio e as empresas que operam pedágio eletrônico deverão obrigatoriamente emitir documento fiscal, sendo:

I – Cupom fiscal eletrônico, no caso de pagamento à vista nos pontos de cobrança, mesmo que por vale-pedágio;

II – Nota fiscal eletrônica, para o pagamento, mesmo que antecipado, no caso de pedágios eletrônicos.

§1° O valor do pedágio destacado no documento fiscal correspondente servirá de comprovante para abatimento do imposto de renda.

§2º O prazo de implementação para operadores de pedágio será de 6 (seis) meses para a obrigação prevista no inciso I, e 3 (três) meses para a prevista no inciso II do *caput* deste artigo, a contar da data de publicação desta Lei.

§3º As operadoras do pedágio constantes no *caput* são responsáveis pela devolução do valor cobrado de forma indevida ou irregular, corrigido monetariamente com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, ou pelo índice que vier a substituí-lo, com multa de 10% (dez por cento), com juros de mora à taxa de 2% (dois pontos percentuais) por mês ou fração, além de indenização referente aos custos de honorários de auditoria e/ou advocatícios.

§4º Sem prejuízo da documentação fiscal estabelecida neste artigo, os sujeitos designados no *caput* deverão fornecer arquivo eletrônico à ANTT e aos usuários de pedágio, em modelo a ser definido pela Agência em regulamento.

Art 34. O *caput* do art. 3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

"Art. 3º .....

.....

XII – valores referentes aos pedágios efetivamente pagos e devidamente documentados.

....." (NR)

Art 35. O *caput* do art. 3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XII:

"Art. 3º.....

.....

XII – valores referentes aos pedágios rodoviários pagos e devidamente documentados.

....." (NR)

SEÇÃO X

DAS PENALIDADES NOS CASOS DE DESVIO E RECEPTAÇÃO DE MERCADORIAS DESVIADAS E ROUBADAS

Art 36. Nos casos de desvio ou receptação de carga, o transportador, de qualquer categoria, se comprovada a participação no ilícito, terá o RNTRC suspenso por 10 (dez) anos.

§1º Se comprovada participação do MTRC nos atos descritos no *caput*, seu cadastro único e o direito de exercer atividade remunerada ao veículo serão suspensos por 10 (dez) anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

§2º A participação do motorista de que trata o § 1º não implica necessariamente na participação da empresa, no caso de empregado, nem da cooperativa, no caso de cooperado, ou em qualquer caso de subcontratação, devendo, nestes casos, ficar comprovada a participação da empresa ou da cooperativa para a aplicação da penalidade prevista no *caput*.

Art 37. Será suspensa por 10 (dez) anos a inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF, do estabelecimento ou transportador que, comprovadamente, adquirir distribuir, transportar, estocar, importar, revender ou expor à

venda quaisquer bens de consumo ou produtos que tenham sido objeto de descaminho, contrabando, falsificação, roubo, furto ou receptação, sem prejuízo da eventual caracterização de crime.

§1º Os administradores e proprietários do estabelecimento ou transportador descrito no *caput*, com comprovada participação, direta ou indireta, nas infrações descritas no *caput*, serão impedidos do exercício de atividade comercial ou de transporte pelo período de 5 (cinco) anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

§2º Fica o transportador isento de penalidade de que trata o *caput*, quando receber, de boa fé, mercadoria para transporte com documento inidôneo, informação inexata ou falsa descrição, e nos casos em que o motorista não puder fazer a conferência da carga.

Art 38. Os artigos 157 e 180 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 157. .....

.....

§2º.....

.....

III – se a vítima está em serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas e o agente conhece tal circunstância.

.....

§4º Na mesma pena incorre o funcionário de empresa embarcadora ou transportadora de cargas que detém informações privilegiadas e facilita a prática delituosa." (NR)

.....

"Art. 180. .....

.....

§1º Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial ou produto fruto de roubo de carga rodoviária, coisa que deve saber ser produto de crime:

.....

§7º Tratando-se de bens produto de crimes contra o serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas, aplica-se a pena do §1º." (NR)

SEÇÃO XI

DA RENOVAÇÃO DE FROTA

Art 39. Para melhoria da segurança viária e sustentabilidade do meio ambiente, fica estabelecido o Plano Nacional de Renovação de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNRV-TRC.

§1º A idade máxima dos veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas será estabelecida pela ANTT, considerando:

I – tipos de produtos transportados;

II – tipos de serviço;

III – rotas e itinerários;

IV – distância percorrida;

V – categoria do transportador; e

VI – outros aspectos considerados relevantes.

§2º O Governo Federal, mediante convênios e ações conjuntas dos órgãos, bancos fomentadores de crédito, Ministério da Fazenda, Secretaria da Receita Federal, Secretarias de Fazenda Estaduais e do Distrito Federal, além de outros que julgar necessários, estabelecerá critérios para:

I – concessão de incentivos por meio de créditos de carbono, para a adoção de veículos modernos e de baixas emissões, bem como os movidos a combustíveis mais sustentáveis e menos poluentes;

II – plano de benefício para reciclagem de veículos de carga, podendo ser fiscais;

III – possibilidade de estipulação dos tipos e modelos de veículos de carga que farão parte do PNRV-TRC, devendo, para estes, os fabricantes e montadoras oferecerem condições especiais que deverão ser previamente conhecidas para que sejam validadas no âmbito do PNRV-TRC;

IV – estipulação de planos de crédito especiais para aquisição dos veículos mencionados no inciso III; e

V – outros aspectos julgados necessários.

§3º O transportador que aderir ao PNRV-TRC, quando da troca de veículo usado por novo, mesmo que com operações independentes de compra e venda, terá direito à redução em 50% (cinquenta por cento) na base de cálculo da receita com ganho de capital, referente à diferença entre o valor contábil e o valor efetivo da receita com a venda de seus veículos, para fins de apuração dos impostos e contribuições federais.

§4º Ao TAC, à ETPP e à CTC que aderirem ao plano de renovação de frota serão reduzidas a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP, COFINS e IPI para aquisição de veículos automotor de carga, implementos rodoviários, reboque e semirreboque de carga.

I - O TAC, a ETPP e a CTC, para participar do programa de renovação da frota, deverão entregar seus veículos automotores de carga, implementos rodoviários, reboque e semirreboque de carga para reciclagem, conforme regulamento.

II - O benefício será concedido ao TAC, à ETPP e à CTC a cada 5 (cinco) anos para cada veículo automotor de carga, implemento rodoviário, reboque e semirreboque adquirido, vedada a venda, alienação, empréstimo, arrendamento ou qualquer tipo transmissão de posse do bem adquirido.

III – O TAC e a ETPP poderão atuar diretamente perante o agente financeiro, fabricantes e concessionárias ou, caso assim desejem, por meio das entidades sindicais que os representem, as quais poderão atuar como despachantes do programa, responsáveis pela captação dos documentos do processo, prestação de informações sobre o programa, detalhamento dos requisitos para inscrição, estabelecimento de contatos necessários e orientação para o encaminhamento da documentação até a aquisição do bem.

SEÇÃO XII

DOS SERVIÇOS DE RASTREAMENTO E COMUNICAÇÃO

Art 40. Para fins de segurança, controle de jornada e mitigação dos riscos de acidentes, as montadoras e fabricantes de veículos automotores de carga, de computadores de bordo, de equipamentos de Registro Eletrônico de Jornadas de Trabalho em Veículos – REJ-V e de rastreadores ficam obrigados a disponibilizar as informações constantes no rastreamento, telemetria e computadores de bordo dos veículos, na forma e prazo estabelecidos em regulamento.

§1º Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, em conjunto com a ANTT, no prazo de até 12 (doze) meses da publicação desta Lei, a adoção das medidas indispensáveis à implantação do REJ-V, a regulamentação, a fiscalização, e a aplicação das penalidades adicionais por infrações às obrigações do registro de jornada de trabalho dos motoristas.

§2º As informações de que trata o *caput* serão disponibilizadas gratuitamente aos órgãos policiais e de fiscalização competentes.

SEÇÃO XIII

DAS INSPEÇÕES VEICULARES

Art 41. É obrigatória a inspeção de segurança veicular de todos os veículos e equipamentos rodoviários de carga, automotores ou não, anualmente para aqueles com 10 (dez) anos ou mais de fabricação, e a cada dois anos para aqueles com menos de 10 (dez) anos de fabricação, dispensados da inspeção aqueles com até 3 (três) anos de fabricação, nos termos de regulamentação da ANTT.

§1º Independentemente da inspeção de que trata o *caput*, é obrigação do expedidor de carga, quando do carregamento, examinar os veículos e equipamentos rodoviários, certificando-se das condições regulamentares de segurança e higiene que o transporte do produto exigir.

§2º A ANTT poderá celebrar termo de cooperação técnica com entidade sem fins lucrativos com vistas a promover a habilitação, fiscalização, coordenação e gerenciamento de pessoas jurídicas tecnicamente competentes para realizar a inspeção de que trata o *caput* deste artigo, podendo estabelecer regras de quantitativo de habilitações em função da demanda que garantam a isonomia, imparcialidade, equilíbrio econômico-financeiro e a qualidade dos serviços de inspeção oferecidos pelas pessoas jurídicas habilitadas.

§3º A inspeção de que trata o *caput* deste artigo será realizada conforme procedimentos técnicos estabelecidos pela ANTT, sendo obrigatório o registro informatizado de todos os itens e de todas as etapas da inspeção, incluindo filmagem e dados obtidos por equipamentos de inspeção.

§4º As inspeções para Certificado de Inspeção Veicular – CIV, ou Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos – CIPP, servirão de comprovante para cumprimento das exigências estabelecidas no *caput* deste artigo, sem prejuízo à regulamentação adicional da ANTT.

Art 42. É obrigatória a inspeção de segurança veicular anualmente, independente do ano de fabricação conforme estabelece o artigo anterior, de todos os veículos e equipamentos utilizados em transportes cuja carga ou descarga sejam feitos sob pressurização e dos destinados ao transporte de produtos perigosos, nos termos de regulamentação da ANTT, sem prejuízo das normas de trânsito.

CAPÍTULO II

DO TRANSPORTE RODOVIARIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Art 43. Entende-se por Transporte Rodoviário Internacional de Cargas – TRIC – , toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser coberta por Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional – CRT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 44. O TRIC é aberto à exploração por pessoa jurídica, em regime de livre concorrência, pelas seguintes categorias e nas seguintes modalidades:

I – ETC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

II – CTC, por conta de terceiros e mediante remuneração;

III – TCP, em veículo próprio, sem remuneração.

§1° Para habilitar-se ao TRIC, a ETC deverá ser proprietária de frota com capacidade de transporte total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas e comprovar capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pela ANTT, de 440.000 (quatrocentos e quarenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES).

§2° Para habilitar-se ao TRIC, a CTC deverá comprovar propriedade ou posse dos veículos, próprios ou de seus cooperados, com capacidade de transporte total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas e comprovar patrimônio líquido mínimo, exigido na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pela ANTT, de 440.000 (quatrocentos e quarenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES).

SEÇÃO I

DAS NORMAS VIGENTES PARA O TRIC

Art 45. O TRIC é regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT –, sendo adicionalmente regulado, no território brasileiro, por esta Lei e pelos regulamentos aduaneiros e de transporte vigentes.

Art 46. Os limites de peso e dimensionamento aplicáveis ao TRIC são exclusivamente os definidos no ATIT, nos acordos firmados pelo Subgrupo de Transporte – MERCOSUL (SGT-5), e aqueles definidos nos acordos bilaterais ou multilaterais dos quais o Brasil é signatário.

Art 47. É autorizado, dentro do território nacional, o transporte rodoviário de cargas destinadas à exportação ou provenientes de importação, por veículo brasileiro cadastrado no RNTRC, mesmo não habilitado ao transporte internacional, desde que o documento comprobatório do transporte seja emitido por ETC ou CTC habilitada ao transporte internacional, obrigando-se a emissora do documento a cumprir requisitos obrigatórios previstos em regulamento da ANTT.

Parágrafo Único: O documento comprobatório do transporte de que trata o *caput* é o Conhecimento de Transporte Internacional – Carta de Porte Internacional – CRT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 48. Ao transportador habilitado ao TRIC é obrigatória, única e exclusivamente, a contratação dos seguros aplicáveis a esse tipo de transporte, nos termos do art. 13 do ATIT, ou de outro que vier a substituí-lo.

Art 49. Sem prejuízo das demais obrigações previstas nesta Lei, durante o trânsito em território nacional, para o transporte rodoviário internacional, é obrigatório o porte dos seguintes documentos:

I) Certificado de seguro de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros de que trata o art. 13 do ATIT;

II) Cópia do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT);

III) Cópia da Nota Fiscal, que acompanha os produtos transportados;

IV) Outros documentos exigidos pela ANTT.

Parágrafo único. A ANTT terá acesso eletrônico gratuito às informações referentes ao seguro internacional, em formato e periodicidade a serem regulamentados pela Agência, ao Conhecimento Rodoviário Eletrônico Internacional (CE Rodoviário), e às informações do Sistema Integrado de Comércio Exterior – SISCOMEX - referente a transporte rodoviário internacional, ficando autorizada, para tanto, a celebrar convênios com outros órgãos públicos ou privados.

Art 50. Os veículos de carga habilitados ao TRIC deverão respeitar os seguintes limites de idade:

I – 20 (vinte) anos para os veículos automotores; e

II – 25 (vinte e cinco) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§1º A adequação da frota aos limites previstos no *caput* deverá ocorrer em até 10 (dez) anos a contar da data de publicação desta Lei.

§2º A partir de 10 (dez) anos da publicação desta Lei, o limite de idade para os veículos automotores de que trata o inciso I do *caput,* será reduzido na proporção de um ano para cada ano, até que seja atingida a idade limite de 15 (quinze) anos.

§3º No trecho de trânsito internacional efetuado dentro do território nacional, todos os veículos deverão respeitar o estabelecido neste artigo, independente do país de origem do veículo ou transportador.

Art 51. Fica instituída a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas - CATIC, que será presidida pela ANTT, incumbida do acompanhamento das Reuniões Bilaterais e Multilaterais no âmbito do Subgrupo de Transportes do MERCOSUL (SGT-5), e da Associação Latino Americana de Integração (ALADI), que se constituirá pelos seguintes membros:

I) 1 (um) membro representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

II) 1 (um) membro representante da Polícia Rodoviária Federal;

III) 1 (um) membro representante dos Despachantes Aduaneiros;

IV) 1 (um) membro representante da Receita Federal do Brasil;

V) 1 (um) membro de organização representativa das Empresas de Transporte Internacional de Cargas, indicado pela Confederação Nacional da Categoria;

VI) 1 (um) membro de organização representativa dos Transportadores Autônomos, atuante no TRIC, indicado pela Confederação Nacional da Categoria; e

VII) 1 (um) membro de organização nacional representativa das Cooperativas de Transporte de Cargas, atuante no TRIC, indicado pela Confederação Nacional da Categoria

§1º O funcionamento da comissão de que trata este artigo deverá ser regulamentado pela ANTT.

§2º A participação nas atividades da comissão de que trata este artigo será considerada função relevante, não remunerada.

§3º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros da comissão de que trata este artigo correrão à conta das dotações das entidades e instituições por eles representadas.

SEÇÃO II

DAS ADUANAS E OPERAÇÃO DE EMPRESAS NO TRIC

Art 52. Nas licitações que envolvam permissão ou concessão para exploração das atividades desenvolvidas dentro de estações aduaneiras, situadas em fronteiras secas, observar-se-á, obrigatoriamente, como critério objetivo do contrato administrativo, o trinômio eficiência-estrutura-tarifa.

Parágrafo Único. Independente da nacionalidade, as empresas estrangeiras que exploram os serviços objeto deste artigo deverão, obrigatoriamente, adequar-se às normas e condições básicas de transporte ajustadas, priorizando a celeridade de processos e fluidez do tráfego, observando as necessidades de infraestrutura para estacionamento gratuito dos veículos e boas condições sanitárias e de segurança para os motoristas.

Art 53. Para operar em território nacional, as empresas de transporte internacional com sede fora do Brasil deverão ser cadastradas na ANTT, nos termos de regulamento.

§1º As empresas que operam no TRIC somente poderão agregar veículos na proporção de 3 (três) veículos agregados para cada veículo de frota própria, respondendo por esses veículos como se fossem próprios, quando em viagens internacionais dentro do território brasileiro.

§2º No caso de subcontratação, a responsabilidade civil de danos à carga será da empresa emissora do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT) ou do Manifesto Internacional de Carga (MIC/DTA), conforme aplicável em cada caso, não dispensando o proprietário do veículo ou transportadora subcontratada dos deveres solidários e da responsabilidade direta, quando for o caso.

§3º A ANTT poderá regulamentar outras obrigações para a manutenção do cadastro do transportador internacional de cargas.

Art 54. Em casos de inoperância das aduanas situadas no Brasil, fica assegurado às empresas nacionais habilitadas ao TRIC o direito à liberação imediata da carga, ficando a empresa de transporte e o contratante, exportador ou importador, responsáveis pela apresentação da respectiva documentação, no prazo de 7 (sete) dias corridos, a partir do efetivo retorno em operação da aduana.

§1º O contratante do transporte, juntamente com o importador ou exportador brasileiro, ficam solidariamente responsáveis por qualquer documentação em desacordo com a legislação em vigor, respondendo cada um, na proporção de seu dolo ou culpa, como devedor solidário em caso de autuações e multas sobre a operação.

§2º Opcionalmente, os signatários referidos neste artigo poderão apresentar a documentação obrigatória na Secretaria da Receita Federal de seu domicílio.

§3º O descumprimento de qualquer obrigação documental de que trata o *caput*, sujeitará os infratores às penalidades previstas em Lei, além da suspensão da autorização para exportação ou transporte internacional, conforme o caso, até a efetiva regularização da documentação obrigatória.

CAPÍTULO III

DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS – PP

Art 55. Sem prejuízo do disposto nas normas específicas de cada produto, o transporte rodoviário de produtos perigosos rege-se pelos artigos deste Capítulo, pelas normas internacionais ratificadas pelo Brasil e pelo disposto em regulamento da ANTT.

Art 56. Define-se como Produto Perigoso – PP - aquele que representa risco para a saúde humana, para a segurança pública, ou para o meio ambiente.

§1° Para os efeitos desta Lei, é produto perigoso o relacionado em regulamento da ANTT.

§2° No transporte de produto explosivo e de substância radioativa, serão observadas, também, as normas específicas do Ministério do Exército e da Comissão Nacional de Energia Nuclear, respectivamente.

Art 57. O transporte rodoviário de produtos perigosos, realizado pelas Forças Armadas, obedecerá à legislação específica.

Art 58. Sem prejuízo das exigências previstas no art. 4° desta Lei, para a inscrição no RNTRC, fica o interessado em transportar produtos perigosos por via rodoviária, independentemente de sua categoria, obrigado à comprovação e entrega de documentação específica contida nos incisos abaixo:

I – manter RT com experiência em produtos perigosos, por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

II – possuir apólice de seguro com valor compatível com seus transportes, para danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes, nos termos da legislação vigente, que dentre outras coberturas deverá garantir a limpeza, remoção, destinação e destruição dos resíduos em caso de sinistros;

III – dispor de equipe técnica ou ter contrato com empresa especializada em atendimento a emergências com produtos perigosos; e

IV – o TCP que transporte produto perigoso deverá comprovar capital social mínimo, subscrito e integralizado, de:

a) 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir até 5 (cinco) veículos; e

b) 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES), quando possuir acima de 5 (cinco) veículos.

SEÇÃO I

DOS VEÍCULOS E DOS EQUIPAMENTOS USADOS EM TRANSPORTE DE PP

Art 59. Os transportes rodoviários de produtos perigosos somente poderão ser realizados por veículos cuja idade máxima seja:

I – 15 (quinze) anos para veículos automotores; e

II – 20 (vinte) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§1° A adequação da frota aos limites previstos no *caput* deverá ocorrer em até 5 (cinco) anos a contar da data de publicação desta Lei.

§2° A partir de 5 (cinco) anos da publicação desta Lei, os limites de idade que trata o *caput* serão reduzidos na proporção de um ano a cada ano, até que seja atingida a idade máxima de 10 (dez) anos para veículos automotores e de 15 (quinze) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§3° Excepcionalmente, o transporte de PP poderá ser realizado com implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga acima da idade máxima estipulada neste artigo, até

o limite de 15 (quinze) anos a mais, desde que possua autorização especial do órgão competente ou sua acreditada, devendo para isto ter sido aprovado em inspeção especial, a ser regulamentada pelo INMETRO.

Art 60. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamentos de rastreamento com intervalo máximo de posição a cada 10 (dez) minutos.

§1º Não poderá haver interrupção de posicionamento em intervalo maior que 30 (trinta) minutos, salvo em caso de defeito no equipamento ou quando o veículo estiver em área comprovadamente não monitorada;

§2º As informações referentes às posições, deverão ser mantidas por prazo mínimo de 90 (noventa) dias.

§3º As informações referentes às posições, deverão ser enviadas à ANTT conforme regulamento.

Art 61. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamento de telemetria, cujos requisitos técnicos serão definidos em regulamento, podendo ser integrado com o rastreador.

§1º Os veículos que possuam computador de bordo de série, que satisfaçam aos quesitos técnicos definidos em regulamento, ficam dispensados da instalação do equipamento objeto do *caput* deste artigo.

§2º A adequação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser feita em 5 (cinco) anos a contados da publicação desta Lei.

§3º As informações de registro obrigatório, modelo e prazo, bem como os intervalos e de envio obrigatório, serão regulamentadas pela ANTT.

SEÇÃO II

DAS RESPONSABILIDADES DO FABRICANTE, DO REFABRICADOR, DO RECONDICIONADOR E DO IMPORTADOR DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS PARA TRANSPORTE DE PP

Art 62. Os fabricantes, refabricadores e recondicionadores de equipamento destinado ao transporte de produtos perigosos respondem, penal e civilmente, por sua qualidade e adequação ao fim a que se destinam.

Art 63. Cumpre ao fabricante, refabricador ou recondicionador atender os requisitos estabelecidos pela autoridade competente, quer seja na construção, montagem ou modificação dos equipamentos e implementos, e, em caso de fiscalização em transportador dos quais for fornecedor, entregar à autoridade competente as informações solicitadas.

SEÇÃO III

DAS SITUAÇÕES DE RISCO E INFRAÇÕES NA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE DE PP

Art 64. Observada qualquer infração ao que preceitua esta Lei, que configure situação de grave e iminente risco à integridade física de pessoas, à segurança pública ou ao meio ambiente, a autoridade com circunscrição sobre a via deve reter o veículo, liberando-o depois de sanada a irregularidade, podendo, se necessário, determinar:

I – a remoção do veículo para local seguro, podendo autorizar o seu deslocamento para local onde possa ser corrigida a irregularidade;

II – o descarregamento, a transferência dos produtos para local seguro, ou o transbordo para outro veículo adequado; e

III – a eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição, sob a orientação do fabricante ou do importador dos produtos e, quando possível, com a presença do representante da seguradora.

§1º Caso a situação não se configure como de grave e iminente risco, a autoridade competente deve autuar o infrator e liberar o veículo para continuidade do transporte.

§2º As providências de que trata o presente artigo serão adotadas em função do grau e da natureza do risco, mediante avaliação técnica e, sempre que possível, com o acompanhamento do fabricante ou importador dos produtos, expedidor, transportador, contratante do transporte, representante da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros, e de órgão do meio ambiente.

§3º Enquanto retido, o veículo permanecerá sob a guarda da autoridade com circunscrição sobre a via, sem prejuízo da responsabilidade do transportador pelos fatos que deram origem à retenção.

SEÇÃO IV

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE PP

Art 65. O transporte rodoviário internacional de produtos perigosos, em território nacional, reger-se-á com base nesta Lei, observadas, no que couber, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil.

Parágrafo único. Sem prejuízo do estipulado nesta Lei, a ANTT poderá regulamentar outras obrigações no transporte internacional de produtos perigosos em território nacional.

Art 66. As Empresas de Transporte Internacional, com sede fora do Brasil, quando transportando PP em território nacional, deverão igualmente seguir o estipulado nesta Lei e demais regulamentações brasileiras.

SEÇÃO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

Art 67. Compete à ANTT, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de produtos perigosos.

Art 68. A ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização do Capítulo III desta Lei, bem como de outras obrigações acessórias para obtenção das autorizações às Empresas de Transporte, e demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidos no transporte de produtos perigosos.

Parágrafo único. A fiscalização da observância das normas referentes às operações de transporte terrestre de produtos perigosos incumbe à ANTT, sem prejuízo da competência da Polícia Rodoviária Federal e dos demais órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via por onde transite o veículo transportador.

Art 69. Sem prejuízo do cumprimento das legislações de cada Unidade Federada, se a empresa de transportes obtiver permissão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA – para transporte de produto perigoso em território brasileiro, fica dispensada da obrigatoriedade da permissão para cada Estado, Distrito Federal e Município.

Art 70. Na aplicação do disposto nesta Lei no que se refere a produtos perigosos, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

CAPÍTULO IV

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art 71. As infrações ao disposto nesta Lei serão punidas com as seguintes penalidades e medidas administrativas:

I – Penalidades:

a) advertência;

b) multa;

c) suspensão do RNTRC;

d) cancelamento do RNTRC;

e) suspensão do cadastro único do MTRC;

f) cancelamento do cadastro único do MTRC.

II – Medidas administrativas:

a) retenção do veículo;

b) recolhimento do documento do RNTRC;

c) recolhimento do documento do cadastro único do MTRC;

d) remoção do veículo;

e) descarregamento, transferência e transbordo de carga;

f) eliminação da periculosidade da carga ou a sua destruição.

§1º O cometimento de duas ou mais infrações ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente.

§2º A aplicação das penalidades estabelecidas nesta Lei não exclui a aplicação de outras previstas em legislação específica ou em regulamento da ANTT, nem exonera o infrator das cominações civis e penais cabíveis.

§3º No caso de reincidência na mesma infração, no período de doze meses, aplicar-se-á a penalidade multiplicada pela quantidade de reincidências, conforme regulamentação da ANTT.

§4º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado insubsistente se considerado inconsistente, irregular ou se, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, não for expedida a notificação da autuação, nos termos de regulamento.

§5º O auto de infração será arquivado e seu registro julgado inconsistente em caso de autuações por evasão de fiscalização ou excesso de peso, sem a devida comprovação fotográfica.

§6º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, na forma regulamentada pela ANTT, o infrator será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

Art 72. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I – gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 500 DES;

II – grave, punida com multa de valor correspondente a 250 DES;

III – média, punida com multa de valor correspondente a 100 DES;

IV – leve, punida com multa de valor correspondente a 50 DES.

Parágrafo único. Infrações de gravidade média e leve, não havendo reincidência no período de 12 (doze) meses, poderão ser substituídas por advertência, nos termos de regulamento.

Art 73. A ANTT disporá em regulamento sobre as infrações ao disposto nesta Lei e em seus regulamentos, especificando as possíveis infrações e seus autores, as medidas administrativas aplicáveis bem como a gravidade da conduta, nos termos do artigo anterior.

Art 74. Os agentes da fiscalização da ANTT terão livre acesso aos documentos e dependências do contratante do serviço de transporte, do expedidor, do recebedor, do destinatário, da GRTR, da ETC, do OL, do TAC, da ETPP, da CTC, da TCP, da EAE e da OEF, no que se fizer necessário para a fiscalização do cumprimento desta Lei e seus regulamentos.

Parágrafo único. Também estão sujeitas ao disposto no *caput* as empresas e os veículos de transporte rodoviário de passageiros que transportarem cargas, nos termos §3º do art. 2º.

CAPÍTULO V

DA RESPONSABILIDADE SUBSIDÍARIA NO TRANSPORTE DE CARGAS

Art 75. Além dos nomeados nos artigos 3º e 4º desta Lei, também são responsáveis subsidiários pelo cumprimento desta Lei, no que a cada um compete, e que determina este artigo, as seguintes categorias:

I – Contratante: pessoa física ou jurídica contratualmente responsável pelo pagamento direto do frete ao Transportador, para prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas e serviços correlatos;

II – Expedidor: pessoa física ou jurídica que entrega a carga, de propriedade sua ou de outrem, ao transportador para efetuar o serviço de transporte, sendo, no caso de subcontratação ou redespacho, considerado como expedidor o transportador que entrega a carga para que outro transportador efetue o serviço de transporte;

III – Consignatário: pessoa física ou jurídica que tem a guarda temporária de mercadoria de propriedade de outrem, para armazenagem temporária ou comércio;

IV – Subcontratante: ETC, OL ou CTC que contrata outro transportador para realização do transporte de cargas para o qual fora contratado;

V – Subcontratado: transportador que foi contratado por outro para realização do transporte de cargas para o qual o primeiro fora contratado;

VI – Recebedor: aquele que recebe a carga do transportador, podendo ser o destinatário ou não.

§1º Os sujeitos nomeados nos incisos II e IV deste artigo, e também a OEF, são corresponsáveis pela verificação da documentação prevista no artigo 11 desta Lei.

§2º Os sujeitos nomeados nos incisos I, II, III, IV, e VI deste artigo, e também a OEF, são responsáveis solidários pelo pagamento da estadia de que trata esta Lei.

§ 3º A OEF é adicionalmente corresponsável pelo pagamento dos serviços de transporte e demais taxas e adicionais do contrato de serviço, em relação às operações por ela organizadas, ou das quais fez corretagem.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 76. Os valores referentes a taxas, impostos e contribuições que estiverem destacados no documento fiscal de transportes por substituição tributária, não serão considerados receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirão base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem serão integrados à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Parágrafo único. O valor do pedágio, quando destacado no documento fiscal, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem será integrado à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Art 77. Para fins de redução de acidentes através do aprendizado, ficam as Comissões Nacional, Estaduais e Distrital do Plano Nacional de Prevenção, Preparação e Resposta Rápida a Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos obrigadas a investigar acidentes ocorridos em via pública, quando houver contaminação ambiental ou resultar em fatalidade ou letalidade.

§1° Caberá à comissão com jurisdição sobre o local do acidente a investigação dos fatos e o envio do relatório final à ANTT.

§2° A ANTT definirá em regulamento as obrigações, o modelo de relatório, e o prazo para apresentação.

Art 78. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 10. .....

.....

XXVI - 1 (um) representante do Ministério do Trabalho e Emprego.

XXVII - 1 (um) representante da Câmara dos Deputados, designado pela Comissão de Viação e Transportes.

XXVIII - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

XXIX - 1 (um) representante indicado pela entidade máxima representativa dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios.

XXX - 1 (um) representante da Polícia Rodoviária Federal.

....." (NR)

.....

"Art. 12. .....

.....

XVI – representar o Brasil em congressos ou reuniões internacionais, por meio do Presidente ou Conselheiro designado pelo Colegiado." (NR)

"Art. 13. .....

.....

§3º As Câmaras Temáticas serão coordenadas por Conselheiros do CONTRAN e respectivos suplentes, eleitos por este Colegiado, para mandato fixo, nos termos de regulamento.

....." (NR)

.....

"Art. 101. Ao veículo ou combinação de veículos que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, Autorização Especial de Trânsito – AET –, por viagem ou com validade determinada, devendo ser atendidas as medidas de segurança considerada necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§1º Quando se tratar de autorização por viagem, a mesma será concedida mediante requerimento, que especificará as características do veículo ou combinação de veículos de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§2º O CONTRAN regulamentará o regime especial de AET para combinação de grupo de veículos utilizados no transporte de carga, que não se enquadrem nos limites de peso e dimensões estabelecidos, isentando a obrigatoriedade de AET por viagem e por veículo, quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, além de veículos de mesmas características, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§3º Para combinações de veículos de cargas com limites de peso bruto total combinado (PBTC) acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo, nas capacidades técnicas determinadas pelos fabricantes, e nas dimensões estabelecidas pelo CONTRAN, a AET será concedida pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via pelo prazo máximo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, condicionada à apresentação, pelo interessado, de estudos técnicos de desempenho mecânico e estrutural elaborados por empresas credenciadas junto ao respectivo órgão ou entidade, conforme critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§4º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, com limites de PBTC acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, com comprimento máximo de 26 (vinte e seis) metros, poderá ser concedida AET para tráfego diuturno em rodovias de pista simples com duplo sentido de direção, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§5º A concessão de AET não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos possa causar à via ou a terceiros.

§6º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões, com peso bruto total (PBT) ou total combinado (PBTC) até 108 (cento e oito) toneladas, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, AET com prazo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§7º Para a concessão da AET somente poderá ser cobrada a taxa de expedição, sendo vedada a cobrança de qualquer valor adicional, a qualquer título.

§8º Fica dispensada a obrigatoriedade de apresentação do estudo de viabilidade para a obtenção de AET, quando for utilizado o reboque ou semirreboque constituído por módulos hidráulicos, com eixos direcionais e com oito pneus cada, com distância entre eixos igual ou maior a 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), com peso de até doze toneladas por eixo, para o transporte de cargas indivisíveis, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§9º Para combinações de veículos de carga com PBTC de até 57 (cinquenta e sete) toneladas, que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, não será obrigatório o uso de veículo com tração dupla 6 x 4 (seis por quatro)." (NR)

.....

"Art. 104. .....

.....

§ 8º A classificação dos veículos envolvidos em acidente de trânsito, no que concerne à monta dos danos, será realizada por Instituição Técnica Licenciada ou por Entidade Pública ou Paraestatal, nos termos de regulamentação do CONTRAN." (NR)

.....

"Art. 106. .....

Parágrafo único. Ficam dispensados do certificado de segurança de que trata o *caput* os veículos usados e já emplacados, utilizados no transporte de carga, passageiros e lazer, quando suas respectivas capacidades de carga ou de passageiros forem reduzidas, desde que mantidas suas características originais, ressalvada a obrigação de certificação emitida pelo órgão ou entidade de metrologia legal para os itens de segurança." (NR)

.....

"Art. 218. .....

.....

III – quando a velocidade for superior à máxima em mais de 50% (cinquenta por cento):

Infração - gravíssima;

Penalidade – multa (três vezes) e, quando o limite de velocidade for superior a 60 km/h (sessenta quilômetros por hora), suspensão imediata do direito de dirigir e apreensão do documento de habilitação." (NR)

.....

"Art. 230. .....

.....

§ 3º Fica suspensa a aplicação de penalidades e medidas administrativas decorrentes do inciso XXIII, nos locais em que não exista ponto de parada adequado, até que esses pontos sejam disponibilizados aos motoristas." (NR)

.....

"Art. 257. .....

.....

§ 4º O embarcador é responsável pela infração relativa ao transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando simultaneamente for o único remetente da carga e o peso declarado na nota fiscal, fatura ou manifesto for inferior àquele aferido, exceto quando a carga for a granel, caso em que será considerado o peso bruto total.

....." (NR)

.....

"Art. 261. .....

.....

§12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, no exercício da profissão, o limite de 20 (vinte) pontos, previsto no inciso I do *caput*, será estendido para:

I – 25 (vinte e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não constem mais de duas infrações gravíssimas;

II – 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não conste mais de uma infração gravíssima;

III – 35 (trinta e cinco) pontos, desde que na referida pontuação não conste infração gravíssima; e

IV – 40 (quarenta) pontos, desde que na referida pontuação não conste qualquer infração grave ou gravíssima." (NR)

Art 79. Para os fins do disposto no art. 429 da Consolidação das Leis do Trabalho — CLT, aprovada pelo decreto 5.452, de 1º de maio de 1943, excetuam-se da base de cálculo para apuração dos cargos legalmente reservados e do número de aprendizes a serem contratos os motoristas empregados da ETC, OL, ETPP, CTC e TCP.

Art 80. O prazo para cumprimento das obrigações de cadastro e renovação do RNTRC que trata esta Lei será de 1 (um) ano contados da data de sua publicação, de forma escalonada por categoria, nos termos de cronograma a ser definido em regulamento da ANTT.

Parágrafo único: A ANTT terá o prazo de 1 (um) ano para definir as obrigações referidas no *caput* deste artigo.

Art 81. As multas emitidas pela ANTT até a data de publicação desta Lei, referentes à evasão de fiscalização, ficam convertidas em advertência.

Art 82. Os arts. 9, 10 e 11 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passam a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 9º ....

.....

§5º Os locais de espera para embarque e desembarque mantidos por empresas ou terminais deverão apresentar adequadas condições de segurança, sanitárias e de conforto, nos termos de regulamentação e sujeitos à fiscalização da ANTT." (NR)

.....

"Art. 10.....

.....

§1º O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, bolsões de estacionamento, pontos de parada e de descanso.

§2º Nos locais onde não houver manifesto interesse da iniciativa privada na implantação de locais de espera, bolsões de estacionamento, pontos de parada e descanso, o poder público com jurisdição sobre a via deverá priorizar a construção de estrutura pública de apoio aos motoristas.

§ 3º Além das condições previstas nesta Lei e em regulamentos, os locais de espera, bolsões de estacionamento, pontos de parada e de descanso deverão possuir estrutura que permita aos motoristas o acesso a meios de comunicação." (NR)

Art.11.....

.....

§3º O poder público competente deverá vistoriar e cadastrar os estabelecimentos existentes nas vias que poderão ser reconhecidos como ponto de parada e descanso." (NR)

Art 83. Fica instituída a Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas – CP-TRC, com o objetivo consultivo de suporte ao Governo Federal para melhoria e sustentabilidade do setor de transporte rodoviário de cargas, através de estudos técnicos e da colaboração dos participantes do setor.

§1º CP-TRC estará sob coordenação do Ministério dos Transportes, e poderá realizar ações, atividades e projetos formulados e executados de forma participativa e integrada pelo Ministério dos Transportes, representantes do setor de transporte rodoviário de cargas e usuários deste serviço.

§2º O prazo de instalação da CP-TRC será de 6 (seis) meses, a contar da data de publicação desta Lei.

§3º Caberá à CP-TRC:

I - elaborar e manter constante atualização de planilhas de custo orientativa por área de transporte;

II – sugerir melhoria para aperfeiçoamento técnico e operacional do setor de TRC;

III – colaborar nos estudos de concessões, permissões e outorgas na área de infra-estrutura do setor de TRC, inclusive de implantação e precificação de pedágios;

IV – fiscalizar a administração, precificação e manutenção do bem público no setor de TRC privatizado, sob permissão, concessão ou outorga;

V – estudar e propor programa de concessão de benefícios, como seguros contra perdas e garantia de trabalho, para o setor de transporte rodoviário de cargas, em caso de ocorrências regionais excepcionais, de origem climática ou não, de forma a atender os transportadores que comprovadamente atuem nos fretes originados ou destinados à região atingida.

§4º A CP-TRC terá a seguinte composição:

I - um representante e um suplente de cada Ministério a seguir indicado:

a) dos Transportes, que a coordenará;

b) das Cidades;

c) do Trabalho e Emprego; e

d) da Justiça.

II - um representante e um suplente de cada instituição a seguir indicada:

a) ANTT;

b) Confederação Nacional do Transporte - CNT;

c) Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos – CNTA;

d) Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB;

e) Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres – CNTTT; e

f) Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística – CNTTL.

III – até quatro representantes de entidades representativas dos usuários de transporte rodoviário de cargas.

§5º Os representantes de que tratam os incisos I e II do § 4° deste artigo, e seus respectivos suplentes, serão indicados pelos titulares dos Ministérios e instituições representadas.

§6º Caberá ao Ministério dos Transportes a indicação das entidades representativas de que trata o inciso III do §4° deste artigo, e a cada entidade nomear seus representantes e suplentes.

§7º A participação nas atividades da CP-TRC será considerada função relevante, não remunerada.

§8º O Ministério dos Transportes poderá, excepcionalmente, convidar outros representantes de órgãos públicos e entidades privadas, com finalidade orientativa.

§9º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros na CP-TRC correrão por conta das dotações dos Ministérios, instituições e segmentos representados.

§10° Caberá ao Ministério dos Transportes a regulamentação do funcionamento da CP-TRC.

§11. Outras Confederações do setor de transporte rodoviário de cargas, que venham a receber registro sindical no Ministério do Trabalho após a vigência desta Lei, passarão a integrar a relação do inciso II do § 4º.

Art 84. Os veículos automotores de carga e implementos rodoviários inscritos no RNTRC deverão adequar-se ao sistema de identificação veicular estabelecido por meio do acordo internacional do MERCOSUL do qual o Brasil seja signatário, na forma e prazo previstos neste acordo, obedecendo as especificações complementares do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, tendo o Sistema Integrado de Informações de Segurança do MERCOSUL – SISME/INFOSEG como sistema de consultas e de intercâmbio de informações sobre aspectos relativos à circulação de veículos nos Estados Partes.

Parágrafo Único. A ANTT deverá divulgar, em até 60 dias, cronograma a fim de viabilizar o cumprimento do *caput* deste artigo em até um ano, a partis da publicação desta Lei

Art 85. É obrigatória a identificação eletrônica do veículo automotor de carga e implemento rodoviário inscrito no RNTRC, na forma a ser estabelecida pela ANTT, mediante instalação de Dispositivo de Identificação Eletrônica – DIE, cabendo ao Transportador:

I – adquirir o DIE, que é único e exclusivo por veículo automotor de carga e por implemento rodoviário;

II – providenciar a instalação do DIE, mediante agendamento, em pontos habilitados pela ANTT;

III – garantir a manutenção do DIE, assegurando sua inviolabilidade e adequado funcionamento;

IV – substituir, imediatamente, o DIE, em caso de inutilização ou mal funcionamento, seja qual for o motivo.

§1º Em caso de problemas técnicos no dispositivo por defeitos de fabricação ou baixa resistência, a substituição de que trata o inciso IV deste artigo será feita pelo fornecedor do dispositivo sem ônus para o transportador.

§2º O DIE poderá estar integrado nas placas veiculares no padrão do MERCOSUL, dispensando assim o uso do lacre de segurança, conforme previsto no § 9º do art. 115 da Lei 9.503, de 1997.

Art 86. Será cassada a eficácia da inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ –, do posto revendedor de combustíveis automotivos que utilizar qualquer dispositivo mecânico ou eletrônico, acionado por controle remoto ou não, que acarrete o fornecimento ao consumidor de volume de combustível diverso do indicado na bomba medidora, observadas as variações volumétricas permitidas pelo órgão metrológico competente.

Parágrafo único. Também será cassada a eficácia da inscrição do posto revendedor que utilizar qualquer dispositivo que acarrete, na totalização do valor cobrado do consumidor, preço diverso do indicado na bomba medidora.

Art 87. A cassação da eficácia da inscrição, prevista no artigo 86 desta Lei, implicará ao estabelecimento e empresa penalizados o impedimento de requerer nova inscrição no CNPJ no mesmo ramo de atividade pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da cassação.

Art 88. A cassação da eficácia da inscrição, prevista no artigo 86 desta Lei, implicará aos sócios do estabelecimento e empresa penalizados, pessoas físicas ou jurídicas, o impedimento de exercerem o mesmo ramo de atividade, mesmo que em estabelecimento distinto daquele, pelo prazo de 5 (cinco) anos, contados da data da cassação.

Art 89. Os arts. 1º, 2º, 4º e 5º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passam a vigorar com a seguinte redação:

"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." (NR)

"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.

§ 1º O Transportador Autônomo de Cargas – TAC, é a pessoa física que exerce habitualmente atividade principal de transporte rodoviário de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária, em qualquer caso, de no mínimo 1 (um) e no máximo 3 (três) veículos automotores de carga, registrados no órgão de trânsito na categoria "aluguel".

§ 2º A Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, é a pessoa jurídica que tem no transporte rodoviário de cargas sua atividade principal e é proprietária de,

no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga ou de frota cuja capacidade somada de transporte seja de, no mínimo, 180 (cento e oitenta) toneladas de capacidade dinâmica, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria "aluguel"." (NR)

.....

"Art. 4º Em caso de subcontratação, o contrato a ser celebrado entre o transportador contratante e o subcontratado definirá a forma de prestação de serviço do subcontratado como agregado ou independente.

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

§2º Denomina-se "independente" o TAC que presta serviços de transporte de carga em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem." (NR)

"Art 5º A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º, com exclusividade ou não, ainda que feita habitualmente, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constituindo relação de trabalho, e, portanto, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

§1º Compete somente à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas." (NR)

Art 90. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos que já exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas a inscrição no RNTRC e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

Art 91. Ficam revogados o Decreto-Lei nº 284, de 28 de fevereiro de 1967; o Decreto-Lei nº 1.438, de 26 dezembro de 1975; o Decreto-Lei nº 1.582, de 17 de novembro de 1977; a Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984; a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001; a Lei nº 12.667, de 15 de junho de 2012, e os arts. 3º e 6º ao 22 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.

Sala das Sessões, em de de 2018.

Deputado NELSON MARQUEZELLI

Relator