

**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 4860, DE 2016, QUE "INSTITUI NORMAS PARA REGULAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM TERRITÓRIO NACIONAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS" PROJETO DE LEI Nº 4860, DE 2016.**

**PROJETO DE LEI Nº 4.860, DE 2016.**

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências

**Autor:** Deputado CHRISTIANE DE SOUZA YARED

**Relator:** Deputado NELSON MARQUEZELLI

**I – RELATÓRIO**

A nobre Deputada Christiane de Souza Yared apresentou à Casa o Projeto de Lei em epígrafe com o objetivo de dispor sobre o transporte rodoviário por conta de terceiros e mediante remuneração. No âmbito dessa Comissão Especial, foram apresentadas Emendas ao Projeto de Lei. Após análise, o Relator designado apresentou Parecer à matéria com apresentação de Substitutivo.

Aberto novamente o prazo regimental, foram apresentadas cento e cinquenta e uma emendas ao Substitutivo do Relator. As emendas nºs 30, 31,32 e 43, de autoria do nobre Deputado Jerônimo Goergen foram retiradas pelo autor.

Devido ao grande volume de proposições, apresentamos o relatório sobre elas de forma esquemática, conforme o quadro abaixo. Assim, temos:

NUMERO AUTOR	TEXTO DA EMENDA	TEXTO DO SUBSTITUTIVO DO RELATOR
1 Assis do Couto	“Art. 2º. O TRC é atividade de natureza comercial, aberta à exploração por pessoa física ou jurídica, nas seguintes categorias econômicas:	Art. 2º. O TRC é atividade de natureza comercial, aberto à exploração por pessoa física ou jurídica, em regime de livre concorrência, nas seguintes modalidades
2 Assis do Couto	Art. 2º. I – Transportador Autônomo de Cargas (...) até 3 (três)”	Transportador Autônomo de Cargas (...), em qualquer caso, de 1 (um) único veículo (...) categoria “aluguel”;
3 Assis do Couto	Suprima-se o inciso III do art. 2º do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860, de 2016	III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, sociedade cooperativa constituída na forma da Lei, que exerça atividade de transporte rodoviário de cargas.
4 Assis do Couto	Art. 2º §4ºAs categorias previstas neste artigo poderão se organizar na forma de sindicatos, Federações, confederações, cooperativas e associações, na forma da Lei. §5º O Estado deverá promover políticas públicas de incentivo e fomento ao associativismo Cooperativo ligado ao Transporte Rodoviário de Cargas, tendo como prioridade o TAC e a ETPP.	Art. 2º Sem correspondência
5 Assis do Couto	Suprima-se o artigo 3º e os incisos VII, VIII, IX, X e XI do artigo 4º do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860, de 2016.	Categorias consideradas acessórias pelo texto original.
6 Assis do Couto	Suprima-se o §1º do artigo 9º do substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860/2016	Art. 9º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga poderão manter plano de autogestão dos prejuízos, denominado auxílio mútuo, (...)
7 Assis do Couto	Art. 23 §5º Não havendo a informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamento da ANTT.”	§4º Não havendo (...), ressalvado o caso de agendamento prévio, devidamente comunicado ao transportador, cujo horário inicial será considerado para efeito da cobrança de que trata o caput
8 Assis do Couto	“Art. 28. §5º Nas hipóteses de infração ao disposto nos §§1º e 2º o responsável será obrigado indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete. ”	Sem correspondência (acréscimo)
9 Assis do Couto	“Art. 16. As condições do contrato de transportes de cargas poderão ser ajustadas mediante acordos entre os respectivos sindicatos, desde que estejam em conformidade com a Constituição Federal e com as normas de segurança e saúde no trabalho. Parágrafo único. Os acordos de que trata este artigo, poderão ser submetidos à arbitragem, mediação, conciliação ou à justiça para solucionar questões decorrentes da atividade e relação entre elas.”	Art. 16. Os contratos de transporte poderão ser submetidos a arbitragem, mediação e conciliação para solucionar questões decorrentes da atividade e da relação comercial entre as partes
10 Assis do	Art.8º III – Responsabilidade Civil por	III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais

Couto	Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais – RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de carga: o proprietário	– RCV-DM/DC, (...)e semirreboques utilizados no transporte rodoviário de carga.
11 Assis do Couto	Suprima-se o artigo 15 do Substitutivo ao Projeto de Lei n. 4860, de 2016	Art. 15. A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o artigo anterior, 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
12 Assis do Couto	Art. 23. O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R\$ 1,59 (um real e cinquenta e nove centavos) por tonelada/hora ou fração.	Art. 23. O prazo máximo para carga e descarga (...) importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, considerada a capacidade total de transporte do veículo.
13 Hugo Leal	Excluem-se os arts. 40, 41, 42, 43 e 44.	Art. 36 em diante –Exclusão dos dispositivos sobre AETS
14 Hugo Leal	Incluir no CTB: “Art. 101. § 3º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões poderá ser concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de seis meses, ou de doze meses quando o peso bruto total (PBT) ou total combinado (PBTC) for até 108 (cento e oito) toneladas, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias e a regulamentação do Contran. § 4º O Contran regulamentará as condições de segurança para o fornecimento de autorização especial de trânsito para diversas viagens ou períodos específicos, considerando a natureza da carga, as dimensões do veículo ou combinação e a característica da via. § 5º Quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, a autorização poderá ser concedida com prazo de até 12 (meses), observado o disposto no § 4º.” (NR)	Sem correspondência. O art. 101 proposto dever ser incluído no CTB e diz respeito às AET
15 Hugo Leal	Suprima-se do art. 81 do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o art. 28-A e a definição de veículo semiautônomo do Anexo I do CTB	Art. 77. 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: Parágrafo único. Para todos os fins, são considerados órgãos executivos rodoviários da União, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, (...)
16 Hugo Leal	Exclua-se do Substitutivo apresentado pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, os arts. 40, 41, 42, 43 e 44	Regulamentação das AETS. Arts 36 em diante. Emenda com o mesmo conteúdo da emenda 13
17 Hugo	Suprima-se do Substitutivo apresentado	Ar. 77 (considera ANTT como órgão de

Leal	pelo relator ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o parágrafo único inserido no art. 81	Trânsito). Mesmo conteúdo da Emenda 15
18 Hugo Leal	Inclua-se no art. 10 da Lei nº 9.503, de 1997, que é alterada pelo art. 81 do Substitutivo XXX - 1 (um) representante da Polícia Rodoviária Federal.	Art. 77 –Sem correspondência- Não tem representante da polícia federal.
19 Hugo Leal	Exclua-se o inciso VII do art. 85	Art. 85 (...) VII –Revogação da lei 12616, de 2012,
20 Hugo Leal	“Art. 73. A Agência (...) demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidas 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 nas rodovias e ferrovias, 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. 73 A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização da Seção 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 envolvidas na carga perigosa
21 Júlio Lopes	“Art. 23. Quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, os prazos e as condições de entrega, carregamento e descarregamento da mercadoria, aplicar-se-ão os termos previstos nos parágrafos deste artigo, sempre respeitando as obrigações de jornada do MTRC constantes em Lei § 1º O prazo máximo para carregamento e descarregamento do veículo será de 5 (cinco) horas para cada operação, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino do carregamento ou descarregamento, após o qual será devido ao transportador, como estadia, a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, contado até a liberação final do veículo. (...) § 4º O tomador de serviço ou o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador, por meio regulamentado pela ANTT, o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos.	Art. 23. O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas(...), §1º A importância de que trata o caput será atualizada, (...) §2º No caso de bem perecível, mercadoria com validade expirando (...) §3º O contratante ou o destinatário da carga são obrigados(...) §4º Não havendo o registro por parte do contratante (...)
22 Júlio Lopes	“Art. 8º: Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados ou 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 – morte e invalidez permanente, parcial ou total, dos seus MTRC's: ETC, ETPP, CTC e TCP; II – Responsabilidade Civil por Veículos / Danos Materiais e Danos Corporais - RCV-	Art. 8º. 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 e CTC.

	<p>DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e semirreboques utilizados no transporte: ETC, TAC, ETPP, CTC e TCP; e</p> <p>III – de danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes ocorridos no transporte de produtos perigosos: ETC, CTC e TCP</p> <p>§ 1º A contratação dos seguros de responsabilidade civil mencionados nos incisos I e II abaixo, será definida contratualmente entre as partes:</p> <p>I - Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga - RCTR-C, para cobertura danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários: ETC, CTC e TCP;</p> <p>II - Responsabilidade Civil / Desaparecimento de Carga - RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC, CTC e TCP</p> <p>§2º Os seguros de que tratam os incisos II e III do caput deste artigo poderão ser feitos em apólices globalizadas, envolvendo toda a frota dos contratantes, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos.</p> <p>§3º O seguro de que trata o inciso II do § 1º deste artigo, no caso de subcontratação, poderá ser feito por viagem, pela ETC ou CTC contratante.</p> <p>§4º Os seguros de que tratam o inciso III do caput deste artigo só é obrigatório para empresas com autorização para transporte de produtos perigosos.</p>	<p>II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga – RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC e CTC;</p> <p>III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais – RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e semirreboques utilizados no transporte rodoviário de carga.</p> <p>IV – Responsabilidade Civil Profissional – RC-P, para cobertura de riscos associados à operação das GRTR.</p> <p>§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 ou entidade responsável pela prestação das coberturas, sendo vedada a estipulação pelo tomador do serviço de transporte.</p> <p>§2º A imposição pelo tomador 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.</p> <p>§3º A imposição, pelo tomador do serviço de transporte, de contratação de seguros contra riscos já cobertos pelas apólices do transportador, terão os custos suportados diretamente pelo tomador do serviço e, neste caso, fica expressamente proibida qualquer outra obrigação por parte do transportador, inclusive de Plano de Gerenciamento de Risco – PGR.</p> <p>§4º No caso de mercadorias não visadas para roubo, de acordo com tabela da Superintendência de Seguros Privados (Susep) de sinistralidade, o seguro de que trata o inciso II poderá deixar de ser contratado quando previsto em contrato entre o tomador do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o tomador do serviço responsável pela perda, sem qualquer ônus ao transportador.</p>
<p>23 Júlio Lopes</p>	<p>II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei que tenha no transporte rodoviário de cargas uma de suas atividades, e seja proprietária ou coproprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;</p> <p>IV - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP: pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei, que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, seja proprietária ou coproprietária de no mínimo 1 (um) veículo automotor de</p>	<p>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 cargas, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”</p> <p>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) e, no máximo, 10 (dez) veículos automotores de carga, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;</p>

	<p>carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel” II – ETC ..... ..... c) comprovar ser proprietária ou coproprietária de pelo menos, onze veículos automotores de carga, devidamente registrados no País em seu nome, no órgão de trânsito, como veículos de aluguel;</p> <p>Segue o texto propondo modificações nos requisitos de cadastros para as categorias e substituindo o Des pelo Real</p>	<p>Ob; A emenda pretende inserir modificações nos requisitos para cadastro e substituir o DES pelo Real. Decidimos remeter toda a matéria à regulamentação da ANTT.</p>
<p>24 Aelton Freitas</p>	<p>“Art. 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 partir da publicação desta Lei. Art. 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, e 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</p>	<p>SEM CORRESPONDÊNCIA. Trata-se de inserir um sistema de identificação eletrônica.</p>

	<p>transportador.</p> <p>§ 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 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB.</p> <p>§3º Quando instalado o dispositivo eletrônico, o veículo fica dispensado do uso de outros identificadores ou adesivos</p>	
25 Covatti Filho	Suprime-se o inciso VII do Artigo 3º – Das Categorias	XII - Operadora Eletrônica de Frete – OEF, pessoa jurídica responsável por intermediar serviços de transporte entre tomadores, transportadores autônomos, empresas e cooperativas de transporte, por meio plataforma tecnológica.
26 Covatti Filho	Adicione-se: “Art. XX Somente será permitida a realização de serviço de carga, descarga e acondicionamento de produtos líquidos e gasosos a granel, pelos motoristas, mediante comprovação do devido treinamento destes para as tarefas”:	Sem correspondência
27 Covatti Filho	Art. No transporte de carga a Granel, a tolerância pela falta do produto será de 0,35 x 1.000 kg de produto transportado e quando verificado esta falta será cobrado do Transportador apenas o valor acima desta quantidade, pelo valor da nota do produto.	SEM CORRESPONDÊNCIA
28 Covatti Filho	§5 - Não obedecidos o caput do art. 28 e seus §1, §2 e §4 fica o responsável pela operação ou seu solidário a indenizar o transportador com o valor de duas vezes o valor do frete contratado	Art. 25. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de carga, nas rodovias brasileiras, sendo vedado o pagamento em dinheiro ou em qualquer forma diversa das definidas pela ANTT Não há correspondência de §
29 Jerônimo Goergen	Suprima-se do Substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, o art. 16	Art. 16. Os contratos de transporte poderão ser submetidos a arbitragem, mediação e conciliação para solucionar questões decorrentes da atividade e da relação comercial entre as partes
33 Jerônimo Goergen	“Art.(...) 4º II – ETC e) manter um Responsável Técnico (RT) por filial, o qual será responsável pelas atividades definidas nesta Lei e seus regulamentos.”	Não há correspondência. Os requisitos de cadastros foram enviados para regulamento.
34 Jerônimo Goergen	“Art. 10 Nos seguros de RCTR-C e RC-DC o segurado e segurador poderão estabelecer, em comum acordo o PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro	Art. 10. Nos casos de contratação obrigatória dos seguros RCTR-C e RC-DC, transportador e seguradora poderão estabelecer, em comum acordo, o PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro.
35 Assis do Couto	Art. 23 (...), “§5º Não havendo informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será	23(...) §4º Não havendo o registro por parte do contratante ou destinatário da carga, será

	considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamentado pela ANTT, ressalvado o caso de agendamento prévio, o qual deverá ser devidamente registrado na ordem de carregamento e comunicado antecipadamente ao transportador, e que, neste caso, cumprido o agendamento por parte do transportador, será considerado como horário inicial para efeito de estadia de que trata esta	considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, ressalvado o caso de agendamento prévio, devidamente comunicado ao transportador, cujo horário inicial será considerado para efeito da cobrança de que trata o caput.
36 Assis do Couto	Art. 24. No caso de devolução da carga, embalagem ou paletes, considerando a carga total ou parcial da mesma, o tomador do serviço pagará ao transportador o valor equivalente ao frete total de ida, na capacidade total do veículo, considerando também os reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios. ”,	Art. 22(...) §9º 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
37 Assis do Couto	Art. 28 (...) “§ 5º O pagamento do pedágio por parte do contratante deverá ser efetuado antes do deslocamento do transportador, por meio eletrônico de cobrança, sendo o comprovante entregue ao transportador. ”	Art. 25. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de carga, nas rodovias brasileiras, sendo vedado o pagamento em dinheiro ou em qualquer forma diversa das definidas pela ANTT Art. 26. 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
38 Assis do Couto	“Art. Fica acordado que, no transporte de cargas GRANEL, a tolerância pela falta do produto será de 0,35 x 1.000 kg de produto transportado. Quando verificada a falta, será cobrado do transportador apenas o valor acima desta quantidade pelo valor da nota do produto. § 1º O transportador que for cobrado indevidamente terá direito. ”	Sem correspondência. Ver Emenda 27
39 Assis do Couto	Art. 20 (...) “§ x. O descumprimento do disposto no caput deste artigo ensejará o ressarcimento do transportador no valor de 1 (uma) vez o frete contratado. ”	Art. 20. 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 ou expedidor impuser ao transportador, são de responsabilidade do contratante
40 Jerônimo Goergen	Art. 13 . Quando não pactuado em contrato, na contratação do serviço eventual de transporte, Independentemente da quantidade ou volume, a duração mínima do contrato será de: I - .....	O texto da emenda está incompleto. Aparentemente o autor se esqueceu de completar o dispositivo.
41 Jerônimo Goergen	23 (...) §4º O seguro de que trata o inciso II poderá deixar de ser feito quando previsto em	8º (...). II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga – RC-DC, para cobertura de

	contrato entre o tomador do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o tomador do serviço responsável pela perda, sem qualquer ônus ao transportador	assalto, roubo ou furto da carga: ETC e CTC;
42 Jerônimo Goergen	Art. 23 (...) §4º O tomador de serviço ou o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador, por meio regulamentado pela ANTT, o horário de chegada do caminhão às dependências do respectivo estabelecimento, sob pena de multa administrativa.	Art. 23(...) §3º O contratante ou o destinatário da carga são obrigados a registrar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sujeitando-se, em caso de descumprimento, a multa administrativa e à obrigação de indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete contratado.
45 Gonzaga Patriota	Acrescentar: Art. X. A atividade profissional de que trata esta lei, executada pelo TAC ou MTRC na condução de veículo no transporte de carga, será considerada presumida as condições especiais prejudiciais e a integridade física do condutor do veículo de carga	Sem correspondência
46 Gonzaga Patriota	Art. 28 §5º Não obedecidos o caput do art. 28 e §§ 1º2º e 4º fica o responsável pela operação ou seu solidário a indenizar o transportador com o valor de duas vezes o valor do frete contratado limitando-se a R\$5.000,00 (cinco mil reais)	Art. 25. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de carga, (...) §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;  §4º O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico do DT-e
47 Gonzaga Patriota	Acrescenta inciso ao do art. 38, para acrescentar disposições sobre o PNRV-TRC, propondo redução de alíquota tributária em favor do TAC, carência de cinco anos para incido de pagamento de financiamento, e concedendo aos sindicatos o papel de despachante e perante os agentes financeiros.	Art. 35. 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.
48 Gonzaga Patriota	Altera dispositivos da Lei 8706, de 1993, que dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte.	Sem correspondência
49 Toninho Wandscheer	Altera dispositivos da Lei 8706, de 1993, que dispõe sobre a criação do Serviço Social do Transporte	Sem correspondência
50 Lucas Vergilio	“Art. 23 Quando não pactuado em contrato, o prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração. ”	Art. 23. O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, considerada a capacidade total de transporte do veículo.
51 Lucas	Art. 9º As associações e cooperativas de	Art. 9º. As associações e cooperativas de

Vergilio	<p>transporte rodoviário de carga, devidamente instituídas por regulação especial e constituídas nos termos da Lei, mediante interveniência ou intermediação de corretor de seguros, habilitado e registrado na Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), poderão operar a proteção por meio de autogestão e rateio dos prejuízos, denominada de auxílio mútuo, 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.</p> <p>§1º A competência exclusiva de regulação, supervisão, fiscalização e viabilidade da proteção de que trata o caput, caberá à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a qual somente homologará, para fins de autorização, instituições constituídas há mais de 10 (dez) anos, contados a partir da data de vigência desta Lei, e que congreguem associações e cooperativas de auxílio mútuo presentes, cada uma em, no mínimo, 6 (seis) unidades da federação</p> <p>§2º As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga, que praticam o auxílio mútuo de que trata o caput, só poderão dar proteção, comprovadamente, aos seus associados ou cooperados, cabendo à ANTT estabelecer normas de conduta, aplicação de sanções administrativas e regras de fiscalização desta prática, conjuntamente com entidades representativas das instituições homologadas, de acordo com o parágrafo anterior, a partir da data de publicação desta Lei."</p>	<p>transporte rodoviário de carga poderão manter plano de autogestão dos prejuízos, denominado auxílio mútuo, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus associados e cooperados a prevenção e reparação de danos sofridos ou provocados.</p> <p>§ 1º Para operação do plano de auxílio mútuo previsto no caput, as associações e cooperativas deverão credenciar-se e submeter-se à fiscalização da ANTT, nos termos de regulamento.</p> <p>§ 2º Poderão ser credenciadas pela ANTT somente instituições constituídas há mais de 10 (dez) anos e que congreguem associações de auxílio mútuo presentes em pelo menos 6 (seis) unidades da federação.</p> <p>§ 3º As associações e cooperativas que praticam o auxílio mútuo somente poderão dar proteção aos comprovadamente associados ou cooperados.</p>
52 Lucas Vergilio	A emenda 52 repetiu o conteúdo da emenda 51	Vide a emenda 51
53 Diego Andrade	Supressão do TCP e do conceito de carga própria e da obrigatoriedade de inscrição no RNTCR	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;
54 Diego Andrade	Supressão das chamadas “categorias acessórias ao transporte rodoviário e dos requisitos para sua inscrição no RNTC	
55 Diego Andrade	Suprima-se a revogação das leis 7.290, de 19 de dezembro de 1984 e 10.209, de 23 de março de 2001;	
56 Diego Andrade	Art. 2º IV Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei, que tenha no transporte	3º(...) 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

	rodoviário de cargas a sua atividade principal, possua no mínimo 3 (três) veículos automotores de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”	proprietária de, no mínimo, 1 (um) e, no máximo, 10 (dez) veículos automotores de carga, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”
57 Diego Andrade	Acrescentar Art. 15(...) §3º Na impossibilidade da presença do titular contratado, poderá este, conceder a representação a um preposto, acompanhado de um representante jurídico.	Trata-se da possibilidade de o TAC enviar preposto às audiências judiciais.
58 Vanderlei Macris	Altera o inciso II do art. 2º e suprime o inciso IV, para considerar ETC todas as empresas com mais de dois veículos.	Atribui definições distintas para ETPP e ETC.
59 Vanderlei Macris	4º, (...) II, (...) e) manter RT por empresa,	Os requisitos para inscrição no RNTRC foram remetidos à regulamentação
60 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 3º e os incisos VI, VII, VIII, IX, X e XI do artigo 4º	Categorias consideradas acessórias pelo texto original. Vide emendas 5 e 54.
61 Vanderlei Macris	Acrescente-se ao artigo 2º do substitutivo, inciso com a redação seguinte: Inciso... – Empresa de Fretamento de Veículo de Transporte de Cargas - EFVTC: Pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei e que tenha a sua atividade principal o fretamento ou a locação a terceiros de veículos de transporte rodoviário de cargas, e seja proprietária, coproprietária, ou arrendatária de, no mínimo, 02 (dois) veículos automotores de carga. O contrato de fretamento poderá ter como objeto apenas o veículo ou incluir também o motorista empregado da empresa de fretamento	SEM CORRESPONDÊNCIA
62 Vanderlei Macris	Art. 4º(...) VII- GRTR: d) comprovar, perante a ANTT, além dos requisitos estabelecidos na legislação pertinente à Segurança Privada, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana; e	Requisitos para inscrição no RNTC foram remetidos à regulamentação da ANTT
63 Vanderlei Macris	Suprimir do artigo 4º do substitutivo a Operadora Eletrônica de Frete – OEF	
64 Vanderlei Macris	Acrescente-se ao artigo 10 do substitutivo parágrafos com a redação Seguinte: § - Ao transportador fica facultado a instalação nos veículos de transporte rodoviário de cargas de tecnologias embarcadas para minimizar riscos à carga como: rastreadores, atuadores, travas, bloqueadores, telas de janelas do veículo,	Disposições sobre o gerenciamento do risco da carga.

	<p>e outros que venham a ser criados com este objetivo.</p> <p>§ - O gerenciamento de riscos é uma faculdade das empresas de transportes de cargas, podendo optar em fazê-lo, inclusive a sua própria gestão de riscos ou não, conforme a dinâmica de sua operação.</p> <p>§ - As empresas de transporte rodoviário de cargas não são obrigadas a fazer consultas a cadastro de motoristas gerenciado por quem quer que seja, sendo também uma faculdade.</p>	
65 Vanderlei Macris	“Art. O contrato de transporte será celebrado entre a ETC e outra ETC, ou entre a ETC e o TAC, ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC e definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.	Art. 14. 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.
66 Vanderlei Macris	Suprima-se o artigo 16 do Substitutivo do Relator	Os contratos de transporte poderão ser submetidos a arbitragem, mediação e conciliação para solucionar questões decorrentes da atividade e da relação comercial entre as partes
67 Vanderlei Macris	Art. 16. É facultado aos contratantes dirimir seus conflitos recorrendo à arbitragem.	Art. 16. Os contratos de transporte poderão ser submetidos a arbitragem, mediação e conciliação para solucionar questões decorrentes da atividade e da relação comercial entre as partes
68 Vanderlei Macris	Art. 17 (...) 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. 17. Salvo estipulação expressa, o pagamento do serviço de transporte será contra entrega da carga
69 Vanderlei Macris	Art. 14(...) §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 empregado seu, 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. 14(...) §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 preposto seu, 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.
70 Vanderlei Macris	Art. 26(...) Excludentes de responsabilidade do transportador VI – Força maior ou caso fortuito.	Sem correspondência
71 Vanderlei Macris	Suprima-se o § 2º do artigo 26 do substitutivo.	Art. 24(...) §3º Não obstante as excludentes de responsabilidade previstas no §2º, o transportador responde pela agravação das perdas ou danos a que der causa
72 Vanderlei Macris	O artigo 81 do substitutivo fica acrescido de acréscimo de artigo 261-A ao Código de Trânsito Brasileiro, com a redação seguinte: Art. 261-A. Os artigos 179, I, II; 180; 181,	Sem correspondência

	<p>XI, XVII, XVIII, XIX; 187, I; 193; 221; 230; 231; 232; 233; 234; 235; 237; 241 e 253 da Lei 9.503/97, que disciplina o Código de Trânsito Brasileiro, não produzirão pontuação para os motoristas empregados regidos pela CLT, em face de trabalharem na forma de subordinação jurídica e sob o poder disciplinar do empregador.</p> <p>§1º A não pontuação não significa isenção em relação à multa referente às infrações constantes dos artigos citados no caput. Devendo a mesma ser paga na forma disciplinada no Código de Trânsito Brasileiro.</p> <p>§2º O empregador não estará obrigado a informar o nome do motorista empregado pelo cometimento das infrações do caput, para os efeitos no disposto nos parágrafos 7º e 8º do Artigo 257 do Código de Trânsito Brasileiro, descabida, no caso, a multa prevista pela não identificação</p>	
73 Vanderlei Macris	<p>Art. 8º (...);</p> <p>I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C, para cobertura danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários, sendo uma única apólice por RNTRC, vedada a sua estipulação por qualquer pessoa: ETC, CTC;</p> <p>II – Responsabilidade Civil / Desaparecimento de Carga - RC-DC, para cobertura de roubo ou furto da carga, sendo uma apólice por RNTRC, vedada a sua estipulação por qualquer pessoa: ETC, CTC</p>	<p>Art. 8º. (...)</p> <p>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 e CTC.</p> <p>II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga – RC-DC, para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga: ETC e CTC;</p>
74 Vanderlei Macris	<p>8º (...)</p> <p>§ 1º - A responsabilidade pela contratação dos seguros de que tratam os incisos I e II deste artigo é do transportador ou cooperativa, cabendo-lhe com exclusividade a escolha da seguradora, vedada a estipulação pelo tomador do serviço de transporte.</p>	<p>8º (...)</p> <p>§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 ou entidade responsável pela prestação das coberturas, sendo vedada a estipulação pelo tomador do serviço de transporte.</p>
75 Vanderlei Macris	<p>Art. 7º (...)</p> <p>§ 6º - A obrigação estipulada no parágrafo anterior será do contratante do frete</p>	
76 Vanderlei Macris	<p>Art. 8º (...)</p> <p>§ 8º - Fica vedado ao segurador e ao tomador do serviço de transporte a emissão de declaração de Dispensa de Direito de Regresso – DDR, ou qualquer outro documento que isente o transportador de ação de regresso relativamente aos seguros de que trata os incisos I e II deste artigo.</p>	<p>Art. 8º</p> <p>§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 tomador do serviço, em relação aos seguros previstos neste artigo, ressalvado o disposto no §7º.</p>
77 Vanderlei Macris	<p>Acréscimo</p> <p>Art. 23</p> <p>§ 6º - No transporte de cargas excedentes</p>	<p>Sem correspondente. Acréscimo</p>

	em peso e dimensões os valores das estadias deverão ser acordados entre o transportador e o tomador do serviço.	
78 Vanderlei Macris	Art. 27 No ato do recebimento do bem ou mercadoria caberá ao destinatário conferir a quantidade, a espécie e a integralidade dos bens na presença do entregador, quitando, neste ato, o comprovante de entrega do CT-e (DACTE), com as devidas ressalvas, se houver, vedada a retenção do comprovante de entrega, a qualquer título, implicando a retenção na isenção da transportadora de quaisquer responsabilidades civil e ou criminal sobre a mercadoria.	
79 Vanderlei Macris	Suprima-se o parágrafo 2º do artigo 26 do substitutivo.	Art. 24(...) §3º Não obstante as excludentes de responsabilidade previstas no §2º, o transportador responde pela agravação das perdas ou danos a que der causa.
80 Vanderlei Macris	Suprima-se os §§3º e 5º do artigo 77 do substitutivo	Art. 73(...) §3º No caso de reincidência específica, no período de doze meses, aplicar-se-á a penalidade multiplicada pela quantidade de reincidências. §5º 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.
81 Vanderlei Macris	Da nova redação aos artigos 10 e 11 do substitutivo, dispondo sobre o PGR no caso de seguros obrigatórios e colocando a responsabilidade pelo gerenciamento do risco da carga no transportador, inclusive em relação à contratação de GRTR	
82 Vanderlei Macris	Acrescenta dispositivos sobre carga postal, proibição de transporte de passageiros e cargas comerciais,	Sem correspondência
83 Vanderlei Macris	Art.7º (...) § 7º - Aplica-se o disposto neste artigo à ECT – Empresa de Correio e Transporte quando realizar transporte de mercadorias ou encomendas, ainda que em conjunto com correspondência, ficando sujeita à fiscalização das mercadorias transportadas na forma da lei	Sem correspondência
84 Vanderlei Macris	Disposições sobre AET	AET foi remetida ao Código de Trânsito.
85 Vanderlei Macris	Suprima-se o inciso III e o §5º do artigo 8º do substitutivo.	Art. 8 (...) §5º O seguro de que trata o inciso III deste artigo poderá ser contratado mediante apólice global, envolvendo toda a frota, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos.
86 Vanderlei	Art.(...) 3º, “III – Gerenciadora de Riscos de Transporte Rodoviário – GRTR, pessoa	Art. 3º (...) VIII- Gerenciadora de Risco de Transporte

Macris	jurídica que, mediante contrato, assume o gerenciamento e monitoramento dos riscos durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, ou de mercadorias armazenadas, com objetivo de mitigar perdas e danos à carga e ao veículo	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
87 Vanderlei Macris	Suprima-se o § 5º do artigo 18 do substitutivo.	Art. 18. O pagamento do serviço de transporte ao TAC deverá ser efetuado (...) §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
88 Vanderlei Macris	Acréscimo Art.. 21 (...) §X No caso em que o tomador do serviço for o destinatário da mercadoria e o mesmo não concordar com o valor do frete a pagar (FOB), este deverá recusar o recebimento da mercadoria no ato do recebimento. Não o fazendo, pressupõem-se, para todos os efeitos legais, o aceite do valor do frete e as condições de pagamento do mesmo.	Sem correspondência. Acréscimo
89 Vanderlei Macris	Art. 22 (...) § 2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos 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, ou problemas decorrentes de fiscalização em trânsito, que deverão ser comunicadas pelo transportador ao tomador do serviço, excetuando-se o transporte de cargas excepcionais em peso e dimensões devido às peculiaridades do transporte.	Art. 22 (...) §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
90 Vanderlei Macris	Art. 23. O prazo máximo (...)será de 2 (duas) horas para cada operação, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino do carregamento ou descarregamento, respeitado o agendamento de que trata o § 10, após (...) contado até a liberação final do veículo, levando em consideração para o cálculo a capacidade total de transporte do veículo, inclusive os reboques.	Art 23. O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, considerada a capacidade total de transporte do veículo.
91 Vanderlei Macris	Art. 70 (...). §2º As providências(...) transportador, contratante de transporte, representante da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros e de órgão do meio ambiente	Art. 70(...) §2º As providências(...), transportador, representante da Defesa Civil ou do Corpo de Bombeiros, e de órgão do meio ambiente
92 Vanderlei Macris	Suprimir os artigos 68 e 69 do substitutivo, que Contêm disposições sobre as responsabilidades do fabricante, do	

	refabricador, do reconcondicionador e do importador de veículos e equipamentos para transporte de pp	
93 Vanderlei Macris	Suprimir os artigos 74, 75 e 76 do substitutivo Que contém disposições sobre produtos perigosos	
94 Vanderlei Macris	Suprimir o inciso II do art. 64 do substitutivo.	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;
95 Vanderlei Macris	Suprimir o art. 66	O art. 66 contém requisitos de rastreamento para veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos.
96 Vanderlei Macris	Suprimir o art. 67	O art. 67 contém requisitos de telemetria para veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos
97 Vanderlei Macris	Art. 64(...) I) manter RT com experiência em produtos perigosos,	I – manter RT com experiência em produtos perigosos, por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento
98 Vanderlei Macris	Acréscimo: Art. 74 (...) §2º Os Municípios devem se ater exclusivamente ao estabelecido nas legislações da União e de cada Unidade Federada, não cabendo legislar sobre o tema na esfera de transporte de produtos perigosos	Sem correspondência. Acréscimo
99 Vanderlei Macris	Acréscimo: Art. 70.(..) §4º As infrações administrativas de transporte de produtos perigosos devem ser tratadas de acordo com este regulamento (documentação, embalagem, sinalização, amarração de carga) reservando-se as questões de encaminhamento de criminalização com base na Lei 9.605/98 apenas quando houver efetivo ou severo risco ao meio ambiente, com existência de dano comprovado ao meio ambiente.	Sem correspondência. Acréscimo.
100 Vanderlei Macris	Art. 23 (...) §5º Não havendo a informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador através dos meios de controle e registro do tempo de direção do motorista, conforme regulamentação da ANTT, ressalvado o caso de agendamento prévio, comunicado antecipadamente ao transportador, e, uma vez cumprido, será considerado como horário inicial para efeito de estadia de que trata esta Lei	23(...) §4º Não havendo o registro por parte do contratante ou destinatário da carga, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, ressalvado o caso de agendamento prévio, devidamente comunicado ao transportador, cujo horário inicial será considerado para efeito da cobrança de que trata o caput.

101 Vanderlei Macris	Art. 65 Os transportes rodoviários de produtos perigosos somente poderão ser realizados por veículos que atendam as disposições presentes no Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e suas Instruções Complementares.	Art. 65. 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
102 Gonzaga Patriota	Nova redação aos arts. 155 e 157 do Decreto-Lei nº 2848/40, para equiparar as penas dos delitos ao funcionário de empresa transportadora ou embarcadora que detém informações privilegiadas e facilita a prática delituosa” e agrava-la em caso de a vítima estar em serviço de transporte de cargas em rodovias federais ou estaduais e o agente conhece tal circunstância e ainda se a vítima estiver em serviço de transporte de passageiros em rodovias federais ou estaduais e o agente conhece tal circunstância	Alteração da legislação penal
103 Gonzaga Patriota	Supressão dos § 4º e § 5º no art. 7º	§4º A responsabilidade pela emissão do DT-e é da ETC, CTC e TCP. §5º Admite-se a emissão do DT-e para o TAC e o ETPP nos casos em que o transporte tiver origem ou destino no estabelecimento de produtor rural, extração de madeira ou mudança.
104 Gonzaga Patriota	"Art. 7º(...). § 6º - A obrigação estipulada no parágrafo 4º será do contratante do frete, podendo para tanto utilizar-se de serviço das IPEFs.	Emenda feita apenas para corrigir menção do parágrafo, já que é o parágrafo 4º que define os responsáveis pela emissão do DT-e.
105 Gonzaga Patriota	Art. 7º (...). § 6º - A emissão do DT-e será realizada pelo contratante do frete, podendo para tanto utilizar-se de serviço das IPEFs.	§5º Admite-se a emissão do DT-e para o TAC e o ETPP nos casos em que o transporte tiver origem ou destino no estabelecimento de produtor rural, extração de madeira ou mudança. §6º A obrigação estipulada no parágrafo anterior será do contratante do frete, podendo para tanto utilizar-se de serviço das IPEFs.
106 Gonzaga Patriota	Acréscimo Art. 18(...) §7º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no caput deste artigo ou em seu regulamento.	Sem correspondência. Acréscimo
107 Aelton Freitas	Acréscimo Art. 2º (..) § Xº Para cobrir as despesas de apólice de seguro das empresas de segurança privada especializadas no transporte de valores e cargas especiais, a alíquota ad valorem não poderá ser inferior a 0,06% sobre o montante total transportado, ou sobre o valor da carga	Sem correspondência. Acréscimo
108 Diego Andrade	Acréscimo Art. XXX - As multas emitidas pela ANTT no valor de 5.000 (cinco mil reais) devem	

	ser convertidas em advertência, até a data da publicação da lei.	
109 Diego Andrade	Acréscimo Art. XXX Para maior segurança a mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos líquidos e gasosos 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, estabelecidas pelo Ministério do Trabalho.	
110 Diego Andrade	Recomendação de substituir em todo o texto recebedor por destinatário.	
111 Diego Andrade	Recomendação de substituir em todo o texto Expedidor por embarcador.	
112 Diego Andrade	Acréscimo: Art. 14 (...) § 3º o transporte rodoviário de cargas admite subcontratação, em qualquer de suas fases, entre quaisquer categorias da atividade econômica, respeitados os termos desta lei.	Sem correspondência. Acréscimo.
113 Covatti Filho	Alteração nos requisitos para cadastro no RNTRC para a CTC	Os requisitos de cadastro no RNTC foram remetidos para regulamento.
114 Covatti Filho	Alteração nos requisitos para cadastro no RNTRC para a CTC	Os requisitos de cadastro no RNTC foram remetidos para regulamento
115 Vanderlei Macris	Art. 8º (...) § 10. Nos casos fortuitos, como roubos e furtos, é assegurado ao transportador o direito junto ao tomador do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte	§10. Nos casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, é assegurado ao transportador o direito junto ao tomador do serviço de recebimento do frete e taxas constantes no documento fiscal de transporte.
116 Vanderlei Macris	Art. 51 Os limites de Peso e Dimensão do veículo de transporte rodoviário internacional de cargas são aqueles definidos nas normativas do Tratado de Assunção – MERCOSUL, nos Acordos bilaterais e multilaterais dos quais o Brasil é signatário	Art. 51. Os limites de peso e dimensionamento aplicáveis ao transporte rodoviário internacional de cargas são exclusivamente os definidos pelo Decreto nº 99.704, de 1990 e suas alterações, por acordos firmados pelo Subgrupo de Transporte – MERCOSUL (SGT-5), e aqueles definidos nos acordos bilaterais ou multilaterais dos quais o Brasil é signatário.
117 Vanderlei Macris	Acréscimo Art. 1º (...) Parágrafo único. No caso de transporte de produtos perigosos, será observado exclusivamente o disposto em lei federal, considerando-se as competências estabelecidas nos arts. 22 e 24 da Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001	Sem correspondência. Acréscimo
118 Vanderlei Macris	Supressão dos artigos 72 e 73 do substitutivo.	Art. 72. Aplica-se também o disposto nesta Lei ao transporte internacional de produtos perigosos em território brasileiro, observadas, no que couberem, as disposições constantes de acordos,

		convênios ou tratados ratificados pelo Brasil. Art. 73. A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização da Seção 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 envolvidas na carga perigosa.
119 Vanderlei Macris	Art. 48 Entende-se como transporte rodoviário internacional de cargas, toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser acobertada por Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT), pelo Manifesto Internacional de Cargas / Declaração de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA, conforme o caso.	Art. 48. Entende-se como transporte rodoviário internacional de cargas, toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser acobertada por Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT).
120 Vanderlei Macris	Suprime o artigo 49	Disposições sobre o transporte Rodoviário Internacional de Cargas
121 Vanderlei Macris	Art. 50 O transporte rodoviário internacional de cargas é aquele regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, seus Anexos e Protocolos, internalizado por meio do Decreto nº 99.704/90, e suas alterações, as Normativas do Tratado de Assunção, os Acordos bilaterais e multilaterais, as Resoluções da ANTT e, além dos dispositivos definidos nesta Lei, constituem-se na base para a atividade econômica de transporte rodoviário internacional de cargas.	O transporte rodoviário internacional de cargas é regido, no que lhe concerne, pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, internalizado através do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990 e suas alterações, tendo como base para a atividade, dentro do território brasileiro, além do definido nesta Lei, as Resoluções vigentes da ANTT, Ministério dos Transportes e normas aduaneiras.
122 Vanderlei Macris	Art. 56 Na aplicação do disposto nesta Lei, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil	Art. 56. 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.
123 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 57 do substitutivo.	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.
124 Vanderlei Macris	Art. 4º §2º O Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC terá validade de 5 (cinco) anos, devendo ser renovado conforme regulamentação da ANTT	Requisitos para inscrição de categorias no RNCT foram remetidas a regulamento.
125 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 58 do substitutivo.	Contém disposições sobre requisitos de idade para a frota de veículos de cargas habilitadas ao transporte internacional de cargas.

126 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 59 do substitutivo	Contém requisitos para registro das Empresas de Transporte Internacional com sede fora do Brasil
127 Vanderlei Macris	Suprimir os artigos 48 ao 60 do substitutivo	Contém dispositivos sobre o do transporte rodoviário internacional de cargas
128 Vanderlei Macris	Art. 11(...) § 4º - Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados, em caso de ocorrência de sinistro relativo a perdas, roubo ou furto, bem como outros cobertos pela apólice.  § 5º - A GRTR será responsável perante a seguradora por casos fortuitos, como roubos e furtos, em consequência de falhas operacionais em sua prestação de serviços, ficando obrigada ao ressarcimento junto à seguradora do valor indenizado ao transportador referente à mercadoria sinistrada.	§4º 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 assalto, bem como outros cobertos pela apólice. §5º A GRTR será responsável perante a seguradora por casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, em consequência de falhas operacionais em sua prestação de serviço, ficando obrigada ao ressarcimento junto à seguradora do valor indenizado ao transportador referente à mercadoria sinistrada.
129 Vanderlei Macris	Art. 8º (...) III – Responsabilidade civil por veículos/ Danos Morais e Danos corporais – RCV-DM/DC para cobertura de danos causados à terceiros pelo veículo automotor com capacidade de carga acima de 6 toneladas utilizado no transporte rodoviário de cargas: o proprietário	Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais - RCV-DM/DC, para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor e semirreboques utilizados no transporte rodoviário de carga: o proprietário
130 Vanderlei Macris	Art. 3º(...) “Parágrafo único - Em qualquer categoria prevista neste artigo, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado em sistema cadastral específico, instituído pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT para tal finalidade.	Em qualquer categoria prevista neste artigo, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Carga – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, exceto a referida no inciso I.
131 Vanderlei Macris	Suprima-se os artigos 40 ao 47 do substitutivo	Disposições sobre as das Autorizações Especiais de Trânsito – AETS - e afins
132 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 52 do substitutivo.	Autorização excepcional para transporte internacional para veículo brasileiro cadastrado no RNTR-C, mesmo que não habilitado para essa modalidade de transporte.
133 Vanderlei Macris	Art. 4º VII- GRTR: c) ter como objeto social a prestação de serviços relativos ao gerenciamento de riscos, compreendendo os projetos e as ações de prevenção, preparação e resposta rápida no caso de ocorrências de acidentes, roubos e furtos de carga ou do veículo;	c) ter como objeto social a prestação de serviços relativos ao gerenciamento de riscos, compreendendo os projetos e as ações de prevenção, preparação e resposta rápida no caso de ocorrências de assaltos e roubos de carga ou do veículo;
134 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 54 do substitutivo	Documentos obrigatórios para porte em transporte internacional
135 Vanderlei	Acréscimo	Sem correspondência. Acréscimos

Macris	Art. 4º VI - RT: o responsável técnico da ETC ou da ETPP será o sócio administrador, conforme previsto no Contrato ou Estatuto Social;	
136 Vanderlei Macris	Suprimir o artigo 55 do substitutivo	Dispositivos sobre a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas - CATIC,
137 Jerônimo Goergen	Acréscimo Art. 23 (...) §6º O previsto no presente artigo poderá ser ajustado mediante acordo que deverá ser homologado entre o contratante e o sindicato do contratado. Na hipótese de subcontratação, igualmente poderá ser ajustado mediante acordo, devendo ser homologado entre o contratado e o sindicato do subcontratante.	Sem correspondência
138 Valdir Colatto	“Art. 4º(...) III – CTC: (...) c) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas;	(...) f) admitir como cooperados somente o TAC e a ETPP.
139 Valdir Colatto	Suprimir a alínea “f” do inciso III do art. 4º do substitutivo apresentado ao Projeto de Lei nº 4.860, de 2016	f) admitir como cooperados somente o TAC e a ETPP
140 Valdir Colatto	Suprimir o art. 11 e seus parágrafos	Disposições sobre a GRTR e o PGR
141 Valdir Colatto	Suprimir o art. 31 do Substitutivo	Para cumprimento da fiscalização de que trata esta lei, inclusive do Vale-Pedágio, fica assegurado à ANTT o direito de fiscalização local nos contratantes, tomadores de serviço, embarcadores e expedidores de transporte rodoviário de cargas, podendo solicitar a documentação necessária para verificação do cumprimento da legislação, juntamente com os órgãos competentes do Poder Executivo, no âmbito de suas atribuições
142 Valdir Colatto	Art. 2º: (...) II - Empresa de Transporte (...) seja proprietária ou coproprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores (...)  IV - Empresa de Transporte(...)seja proprietária ou coproprietária de no mínimo 1 (um) veículo automotor de carga, registrado (...)	Empresa de Transporte (...) seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de cargas, (...)  Empresa de transporte (...) possua no mínimo 1 (um) veículo automotor de carga, (...)
143 Valdir Colatto	Art. 23 O prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos)	O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou

	por tonelada/hora ou fração	fração.
144 Valdir Colatto	Art. 8º (...) §7º Excepcionalmente, admite-se(...)se o transporte se iniciar ou terminar diretamente no estabelecimento de produtor rural, ou quando o produto for de origem agrícola	§7º Excepcionalmente, admite-se (...), se o transporte se iniciar ou terminar diretamente no estabelecimento de produtor rural, em caso de contratação diretamente do TAC ou ETPP, sem prejuízo do estipulado no §4º deste artigo.
145 Valdir Colatto	Suprimir o art. 20	Todos os custos de serviços acessórios do transporte, envolvendo carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, gerenciamento de risco, escolta, dentre outros que o tomador do serviço ou expedidor impuser ao transportador, são de responsabilidade do tomador do serviço.
146 Valdir Colatto	Suprimir o §1º e o § 4º do art. 10	§1º Existindo o PGR como parte integrante da apólice de seguros RCTR-C e RC-DC, não poderá o tomador do serviço de transporte exigir da transportadora um novo PGR §4º Se os custos definidos no parágrafo anterior forem do transportador, este tem direito ao recebimento de uma taxa específica, que incidirá sobre o valor da mercadoria, para cobrir os custos, de acordo com a carga a ser transportada ou armazenada, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos com cobertura securitária.
147 Celso Maldaner	Art. 2. (...) II – Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC (...) seja proprietária, coproprietária, ou arrendatária de, no mínimo, 6 (seis) veículos automotores de carga, ou capacidade técnica de 165 (cento e sessenta e cinco) toneladas, (...) sem remuneração, sendo vedada a subcontratação.	II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, (...)seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos (...)
148 Celso Maldaner	Art. 4. (...) c) – (...) comprovar ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de, pelo menos, seis veículos automotores de carga, devidamente registrados no País em seu nome, no órgão de trânsito, como veículos de aluguel; f) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 120.000 (cento e vinte mil) Direitos Especiais de Saques (DES).	Requisitos para inscrição no RNTRC forma remetidos a Regulamento.
149 Celso Maldaner	Art. 4. (...) f) – admitir como cooperados somente o ETC, TAC e a ETPP.	Requisitos para inscrição no RNTRC forma remetidos a Regulamento
150 Júlio Lopes	Suprimir o § 2º do art. 29	§2º Quando o veículo estiver em viagem exclusiva para um tomador de serviço, devendo retornar à origem sem carga, o Vale-Pedágio obrigatório deverá ser no valor necessário à livre circulação entre a sua origem, o destino, e o retorno à origem.
151 Júlio Lopes	"Acréscimo Art. X- As disposições desta Lei não se	Sem correspondência

	aplicam ao transporte de encomendas em ônibus, quando autorizado pelo Poder Concedente dos serviços públicos regulares de transporte rodoviário de passageiros."	
--	--	--

Compete a esta Comissão, nesse momento analisar as emendas verificando sua admissibilidade, constitucionalidade, adequação financeira e orçamentária e boa técnica legislativa, além de opinar sobre o mérito.

É o relatório

## II - VOTO DO RELATOR

### DA ADMISSIBILIDADE

Verificamos que Emendas foram entregues e recebidas tempestivamente na secretaria da Comissão, obedecendo aos requisitos regimentais correspondentes.

### DA CONSTITUCIONALIDADE, JURIDICIDADE E TÉCNICA LEGISLATIVA.

Sob o ponto de vista da constitucionalidade e da juridicidade, das proposições em análise respeitam os requisitos constantes do art. 62 da Constituição Federal e harmonizam-se com a Carta Maior, pois pretendem a valorização do trabalho, a segurança viária, a organização dos transportes, a livre circulação e a fiscalização de atividades realizadas desenvolvidas nas rodovias.

Quanto à técnica legislativa, a proposição obedece à Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

### DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA

No que se refere à adequação orçamentária e financeira, a leitura das proposições revela que as sugestões contidas nas emendas têm apenas caráter normativo, sem influência nas receitas ou despesas na esfera Federal.

### MÉRITO

Da análise do conteúdo das proposições concluímos que o objetivo de todas foi o de aperfeiçoar o texto do Substitutivo. Porém, não lograram tal êxito as Emendas nºs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 14, 15, 17, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 75, 77, 78, 80, 82, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 116, 117,

118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 132, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 142, 144, 145, 146, 148, 149, 150 e 151.

Com a devida vênia aos autores, essas sugestões não puderam ser acolhidas porque implicavam um desvirtuamento ou extensão para além do razoável das bases em que se sustenta o substitutivo, tornando a regulamentação pretendida, em muitos casos, inaplicável ou burocratizando as relações comerciais na área de transporte e onerando de forma excessiva as partes envolvidas na atividade.

Por sua vez, as emendas nºs: 7, 8, 10, 12, 13, 16,18, 19, 20, 24, 28, 34, 41, 42, 44, 46, 47, 51, 52, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 89, 91, 93, 102, 106, 108, 110, 115, 128, 131, 133, 137, 141, 143 e 147 promoveram correções de forma e conteúdo, por meio de alterações e acréscimos ao texto do Substitutivo, que, sem dúvida, ajudaram a distribuir melhor os ônus financeiros trazidos pelo Marco Regulatório proposto, além de equilibrar os direitos e deveres das partes e dar transparência e eficácia aos sistemas de fiscalização, acompanhamento e regulamentação da matéria.

Diante de todo o exposto, o voto é pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e não implicação orçamentária e financeira das Emendas ao Substitutivo do Relator. No mérito, vota-se,

Pela rejeição das Emendas nºs: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 11, 14, 15, 17, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 48, 49, 50, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 75, 77, 78, 80, 82, 85, 86, 87, 88, 90, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 105, 107, 109, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 132, 134, 135, 136, 138, 139, 140, 142, 144, 145, 146, 148, 149, 150 e 151.

Pela aprovação das Emendas ao Substitutivo do Relator nºs: 7, 8, 10, 12, 13, 16,18, 19, 20, 24, 28, 34, 41, 42, 44, 46, 47, 51, 52, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 79, 81, 83, 84, 89, 91, 93, 102, 106, 108, 110, 115, 128, 131, 133, 137, 141, 143 e 147, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em                    de                    de 201    .

**Deputado NELSON MARQUEZELLI**

**Relator**

**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 4860, DE 2016, QUE "INSTITUI NORMAS PARA REGULAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM TERRITÓRIO NACIONAL E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS" PROJETO DE LEI Nº 4.860, 2016.**

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.860, de 2016.**

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, em regime de livre concorrência, nas seguintes modalidades:

- I - por conta de terceiros e mediante remuneração;
- II - de carga própria, em veículo próprio, sem remuneração.

§1º Entende-se como carga própria 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 profissional de transporte rodoviário de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária, em qualquer caso, de 1 (um) único veículo automotor de carga, registrado 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;

VI – Operador Logístico – OL, pessoa jurídica que tenha o 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”.

VII – Empresa de Transporte de Valores – ETV, pessoa jurídica constituída na forma de lei específica, autorizada pela Polícia Federal a transportar numerários e valores.

§1º 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 A ETV será regulamentada pela ANTT quanto aos mecanismos de operação e as obrigações para cadastramento, bem como a sobre as despesas em relação a apólices de seguros.

§3º 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.

Parágrafo único. 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.

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 200.000 (duzentos 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: Admite-se capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 50.000 (cinquenta mil) Direitos Especiais de Saque (DES) para 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 150.000 (cento e cinquenta 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 e em regiões metropolitanas ou quando o transporte tiver origem ou destino em estabelecimento rural, o TAC ou 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 e às Empresas de Transporte de Valores, quando estas realizarem transporte de mercadorias ou encomendas, ainda que em conjunto com correspondência ou valores, 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.

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 mútuo 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 assumira 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 empregado, 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 artigo anterior, 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.

Art 19. As condições do contrato de transporte de carga de que trata esta Lei poderão ser ajustadas mediante acordos individuais ou coletivos homologados entre os sindicatos das categorias envolvidas, obedecidos os requisitos legais.

§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 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, como requisito prévio de ingresso judicial para resolver determinada questão.

§3º O Cecont tem como pressuposto a autocomposição, atendendo aos princípios da celeridade, economia 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, DEVOUÇÃO 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.

§9º 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\$ 1,59 (um real e cinquenta e nove centavos) por tonelada/hora ou fração.

§1º 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.

§2º 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.

§3º 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.

§4º 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.

§5º O previsto no presente artigo poderá ser ajustado mediante acordo que deverá ser homologado entre o contratante e o sindicato do contratado. Na hipótese de subcontratação, igualmente deverá ser ajustado mediante acordo, devendo ser homologado entre o contratado e o sindicato do subcontratado.

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

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, 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 e gasosos, 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 volumes tenham peso inferior a 20 (vinte) quilos, e os serviços estejam previstos no contrato.

## 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 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.

§1º 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.

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

§3º 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.

§4º 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. Fica proibida a cobrança de pedágios sobre os eixos dos veículos de transporte de cargas que se mantiverem suspensos, quando os mesmos transitarem vazios ou com carga parcial, respeitados os limites de peso por eixo definidos pelo Conselho Nacional de Trânsito – Contran.

Parágrafo único. Para atender o estabelecido no *caput*, os contratos de concessão ou outorga de administração de rodovias, celebrados anteriormente a esta Lei, deverão ser reformulados em prazo a ser definido pela ANTT.

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.

§1º 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 RECEPÇÃO 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. ....

§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:

§2º.....

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

.....

§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. ....

§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 e a ETPP 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 e a ETPP, 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 e a ETPP 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 - As entidades sindicais que representam o TAC e a ETPP atuarão perante o agente financeiro, fabricantes e concessionárias como despachante do programa, responsável 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, dos veículos e equipamentos destinados ao transporte de cargas vivas e destinados ao transporte de produtos perigosos, nos termos de regulamentação da ANTT, sem prejuízo das normas de trânsito.

### **CAPÍTULO II**

#### **DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO 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 – OL, por conta de terceiros e mediante remuneração;

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

IV – TCP, em veículo próprio, sem remuneração.

§1º 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).

§2º Para habilitar-se ao TRIC, a CTC deverá comprovar propriedade ou posse dos veículos, próprios ou dos 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, OL 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.

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

§2º 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. 4º 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.

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

§2º 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.

§3º 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 SUBSIDIÁRIA 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 corresponsáveis pela 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. A transporte rodoviário realizado em veículo autônomo, ou seja, sem motorista, obedecerá a legislação específica, a ser definida em regulamento.

Art 78. Para fins de redução de acidentes através do aprendizado, ficam as comissões instituídas no Decreto 5.098, de 2004, obrigadas a investigar acidentes ocorridos em via pública, quando houver contaminação ambiental ou resultar em fatalidade ou letalidade.

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

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

Art 79. 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. 7º .....  
.....

Parágrafo único. Para todos os fins, são considerados órgãos executivos rodoviários da União, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com circunscrição sobre as rodovias federais concedidas, e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, para as demais rodovias federais.” (NR)

.....  
“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. 28-A. Fica permitida a utilização de veículos semiautônomos em áreas e vias particulares sem acesso à circulação pública, respeitadas as normas de segurança do veículo.”

“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 indivisível, 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 utilizadas no transporte de cargas divisíveis, 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 e nas capacidades técnicas determinadas pelos fabricantes, e nas dimensões estabelecidas pelo CONTRAN, a AET será válida pelo prazo máximo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, e será concedida pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, 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, será 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).

§10. No transporte de veículos e máquinas, fica dispensada a obrigatoriedade de AET quando as dimensões do conjunto não excederem 23 (vinte e três) metros de comprimento e 4,95 (quatro e noventa e cinco) metros de altura, exceto se o conjunto apresentar excesso lateral.

§11. Será de responsabilidade do proprietário e do condutor do veículo ou da combinação de veículos a observância da compatibilidade de suas dimensões com as dimensões das obras de arte no percurso.” (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. 261. ....

.....  
§12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, 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)

.....  
“ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES  
.....

VEÍCULO SEMIAUTÔNOMO – veículo dotado de sistema de automação capaz de controlar autonomamente suas funções básicas, não prescindindo da presença de condutor habilitado de prontidão ao volante.

.....” (NR)

Art 80. 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 81. 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 82. As multas emitidas pela ANTT até a data de publicação desta Lei, referentes à evasão de fiscalização, ficam convertidas em advertência.

Art 83. Os arts. 10 e 11 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, passam a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 10.....  
.....

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

§2º Nos locais onde não houver manifesto interesse da iniciativa privada na implantação de locais de espera, pontos de parada e descanso, o poder público com jurisdição sobre a via deverá priorizar a construção de estrutura pública de apoio aos motoristas. (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 84. 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.

§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; e

d) Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB.

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 § 4º 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 §4º 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.

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

Art 85. 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 partir da publicação desta Lei

Art 86. 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 87. 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 88. Será cassada a eficácia da inscrição no CNPJ, do estabelecimento que adquirir, distribuir, transportar, estocar, vender ou revender derivados de petróleo, gás natural e suas frações recuperáveis, álcool etílico hidratado carburante e demais combustíveis líquidos carburantes, em desconformidade com as especificações estabelecidas pelo órgão regulador.

Art 89. As infrações referidas no art. 87 desta Lei serão apuradas na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal e comprovadas por meio de laudo elaborado pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia ou órgão delegado integrante da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – RBMLQ-I.

Art 90. As desconformidades referidas no artigo 88 desta lei serão apuradas na forma estabelecida pela Secretaria da Receita Federal e comprovadas por meio da utilização de marcadores físicos e químicos aplicáveis no combustível e derivados, garantindo a rastreabilidade e integridade do produto comercializado em todas as etapas da cadeia produtiva até o consumidor final, mediante regulamentação a ser produzida pelo INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia ou órgão delegado integrante da Rede Brasileira de Metrologia Legal e Qualidade – RBMLQ-I.

Art 91. A cassação da eficácia da inscrição, previstas nos artigos 87 e 88 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 92. A cassação da eficácia da inscrição, previstas nos artigos 87 e 88 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 93. 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 94. 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 11.442, de 5 de janeiro de 2007; e a Lei nº 12.667, de 15 de junho de 2012.

Sala das Comissões, em                    de                    de 201 .

**Deputado NELSON MARQUEZELLI**

**Relator**