

**Projeto de Lei n.º** **de 2013**  
**(do Sr. Arnaldo Faria de Sá)**

Dispõe sobre a regulamentação das atividades de Gestão de Riscos Logísticos e Securitários, compreendendo o Gerenciamento de Riscos em Operações Logísticas e Securitárias, Tecnologia de Rastreamento, Monitoramento, Telemetria e Sistemas Eletrônicos de Prevenção a Perdas Patrimoniais.

**O Congresso Nacional decreta:**

**DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º. A regularização, fiscalização e o controle das atividades de Gerenciamento de Riscos em Operações Logísticas e Securitárias, de Tecnologia de Rastreamento, Monitoramento e Telemetria e de Sistemas Eletrônicos de Prevenção a Perdas Patrimoniais serão disciplinadas, em todo o território nacional, por esta Lei.

Art. 2º. Ao Ministério das Cidades caberá o registro, controle e fiscalização das atividades previstas nesta Lei.

I. O Ministério das Cidades organizará a constituição do Conselho de Gestão Participativa – CGP, ao qual delegará as atividades operacionais, normativas e de fiscalização previstas nesta Lei.

II. O CGP será composto por 6 (seis) membros indicados pelo Ministério das Cidades, e por 6 (seis) membros indicados por entidade representativa das empresas atuantes nas atividades previstas nesta Lei.

III. Os conselheiros do CGP terão mandatos de 12 (doze) meses, renováveis por igual período.

IV – Caberá aos conselheiros do CGP a elaboração e adoção do Regimento Funcional do CGP, no prazo de até 90 (noventa) dias da data de constituição do mesmo.

V – O Regimento Funcional do CGP e suas eventuais modificações deverão ser votados e aprovados por pelo menos 2/3 dos Conselheiros, o mesmo ocorrendo com as modificações que venham a serem propostas ao texto original.

Art. 3º. Para os efeitos desta Lei, são utilizadas as seguintes terminologias:

I – Operações Logísticas: são as atividades de gestão responsáveis por prover recursos, equipamentos e informações para execução das atividades de uma empresa. Entre as atividades da logística estão: a armazenagem de materiais, o processamento de pedidos e o transporte e distribuição de cargas e o gerenciamento dessas informações;

II – Riscos Logísticos e Securitários: consistem na probabilidade de um acontecimento e das perdas deles derivadas, tanto humanas quanto econômicas;

III – Gerenciamento de Riscos em Operações Logísticas e Securitárias: consiste no tratamento de informações, preventivamente, visando minimizar ou anular as ocorrências de sinistros, através da elaboração, implantação e acompanhamento da execução de planos com vistas a impedir ou minimizar perdas humanas e econômicas;

IV – Sistemas de Rastreamento e Monitoramento: consistem em conjunto de equipamentos e ou dispositivos eletrônicos capazes de permitir a identificação de fatos que possam resultar em prejuízos a pessoas, animais e bens econômicos;

V - Centrais de Monitoramento: consistem nos locais projetados e preparados para realizar o monitoramento de pessoas, animais e bens patrimoniais, inclusive veículos e cargas devendo conter todos os recursos necessários para essa finalidade, tais como equipamentos destinados à recepção de sinais oriundos dos sistemas eletrônicos de prevenção de perdas, para gerenciamento e controle das informações.

VI - Tecnologia de Rastreamento, Monitoramento e Telemetria em operações logísticas e securitárias: consiste na prestação de serviços de monitoramento, por meios eletrônicos, de pessoas, animais e bens econômicos.

VII – Prevenção Eletrônica de Perdas Patrimoniais: consistem na elaboração de projetos, instalação e manutenção de equipamentos eletrônicos, no monitoramento de sinais de alarmes, de imagens de circuito fechado de televisão, de cerca eletrificada, no controle de acesso de pessoas e veículos, de detecção de incêndios e de rastreamento de pessoas, animais e bens econômicos.

Art. 4º. São consideradas atividades inerentes ao Gerenciamento de Riscos em Operações Logísticas e Securitárias:

I – Apoio, investigação e assistência técnico-operacional às empresas de transporte, distribuição e armazenamento de cargas, em caráter de consultoria, recomendação e acompanhamento operacional;

II - Identificação e análise dos riscos, através do levantamento e mapeamento dos dados que compõem uma operação logística e/ou securitárias, notadamente o armazenamento e o transporte, reconhecendo-se as variáveis que possam suscitar perdas e danos, mensurando-as e avaliando os processos de prevenção e gestão por meio de metodologias adequadas;

III - Execução de um trabalho continuado de inteligência e tratamento das informações, que consiste em buscar informações e processá-las de forma que auxiliem na elaboração de projetos de prevenção e gerenciamento de riscos, bem como no estabelecimento de normas, procedimentos e na correção de rumos dessas operações. Essa atividade envolve também a proteção a informações confidenciais.

IV - Interpretação das apólices securitárias quanto às necessidades das operações logísticas e as condições estabelecidas para as coberturas estipuladas, no que diga respeito a:

a) ao uso correto dos procedimentos, tecnologias e de recursos previstos a serem aplicados;

b) aos procedimentos de rastreamento, monitoramento e telemetria a serem adotados;

c) aos parâmetros de informações a pesquisar e gerenciar e,

d) às demais medidas de Gerenciamento de Riscos;

V - Elaboração do Plano de Gerenciamento de Riscos - PGR, que consiste em definir todas as atividades a serem desenvolvidas em proveito da mitigação de riscos, atendendo inclusive às exigências das apólices securitárias, quando for o caso. Engloba também as ações, os recursos e serviços, as normas e os procedimentos, os limites e sub-limites a serem obedecidos e as demais variáveis que influam diretamente na eficiência e proteção das operações logísticas;

VI - Implantação do Plano de Gerenciamento de Riscos - PGR, que consiste em estabelecer o modo de operação para todas as entidades envolvidas, em função do que foi definido nos projetos;

VII – Acompanhamento do Plano de Gerenciamento de Riscos - PGR, que consiste em controlar a continuidade dos projetos implantados, realizando-se mudanças em função da evolução dinâmica dos riscos;

VIII - Monitoramento das informações relativas à operação logística, com auxílio, quando for o caso, de tecnologias específicas para esse fim. Essa atividade inclui o acompanhamento remoto do transporte de cargas em qualquer modal, por meio de sensores e atuadores. Compreende também o monitoramento dos próprios ativos envolvidos diretamente nas operações definidas no PGR, notadamente veículos;

IX – Elaboração e manutenção de cadastro e pesquisa, que consiste em manter um banco de dados de motoristas profissionais, ajudantes e demais pessoas físicas participantes do transporte rodoviário de cargas movimentação de bens, envolvendo assim toda cadeia logística do modal rodoviário e que mediante parâmetros pré-estabelecidos, sejam recomendáveis para executar as ações previstas, de acordo com suas respectivas qualificações profissionais e com a legislação trabalhista aplicável.

X - Acionamento de planos de contingência em caso de iminência ou incidência de sinistro, utilizando os recursos aplicáveis para prevenir, inibir, dificultar ou impedir perdas ou danos a humanos, animais e bens econômicos.

XI – Coordenação e acompanhamento das atividades de Pronto Atendimento, próprio ou terceirizado, por quaisquer meios disponíveis.

Art. 5º. Consideram-se, para efeitos desta lei, como atividades de Tecnologia de Rastreamento, Monitoramento e Telemetria o conjunto de equipamentos eletrônicos e de seus sistemas informatizados, destinados à prestação de serviços de rastreamento, monitoramento e telemetria de pessoas, animais e bens econômicos.

Art. 6º. Consideram-se, para efeitos desta lei, como atividades de Sistemas Eletrônicos de Prevenção de Perdas, a comercialização de produtos e a prestação de serviços do segmento, inclusive de elaboração de projetos, instalação, manutenção e monitoramento de alarmes e de imagens de circuito fechado de televisão, de cerca eletrificada, de controle de acesso, de detecção de incêndios e de rastreamento de pessoas, animais e bens econômicos.

## **CAPITULO II**

### **DO CERTIFICADO DE REGULARIDADE**

Art. 7º. Para o exercício das atividades previstas nesta Lei as empresas interessadas deverão requerer ao CGP a concessão de Certificado de Regularidade.

I – O pedido de Certificado de Regularidade será analisado pelo CGP, que somente poderá concedê-lo às empresas que cumpram os seguintes requisitos mínimos:

a – apresentação de prova de constituição legal, admitido o contrato social e suas alterações devidamente registradas nos órgãos competentes, para matriz e filiais. Ficam dispensadas destas exigências as filiais da empresa destinadas exclusivamente à execução de atividades administrativas e ou venda de produtos e serviços, desde que não exerçam nenhuma atividade operacional.

b – apresentação de cópia do cartão de registro da empresa no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica – CNPJ – matriz e filiais, quando for o caso, no qual conste que a inscrição está ativa e válida;

c – apresentação de formulário detalhando a estrutura física, orgânica e operacional da empresa, matriz e filiais, que deverá ser compatível com os tipos de produtos e serviços oferecidos, bem como também com as atividades executadas;

d – indicação de ao menos um responsável técnico, o qual será o responsável pela representação da empresa perante o CGP e apresentação prova de sua relação contratual com a empresa, salvo seja ele seu sócio no pleno exercício de seus direitos societários;

e – a apresentação de um laudo de comprovação emitido por entidade certificadora acreditada e homologada pelo CGP, o qual definirá as regras para este procedimento.

f – o Certificado de Regularidade terá validade de 12 (doze) meses, ao final dos quais, deverá ser obrigatoriamente renovado.

g – durante o prazo de validade do Certificado de Regularidade, a empresa comunicará ao CGP, no prazo máximo de até 30 dias, a ocorrência de qualquer dos seguintes eventos:

I – modificação na composição de seu quadro social;

II – alteração do objeto social;

III – mudança de endereço;

IV – abertura e fechamento de filiais;

a) a abertura de filial operacional implicará também na requisição ao CGP, de um Certificado de Regularidade de Filial. b) o fechamento de filial operacional implicará no imediato cancelamento do respectivo Certificado de Regularidade. V –

outros atos de relevância para sua gestão econômica e operacional; VI – dissolução – neste caso os Certificados de Regularidade em vigor serão automaticamente cancelados.

VII. Para a renovação do Certificado de Regularidade, matriz e filiais - as empresas deverão apresentar requerimento dirigido ao CGP, até 30 (trinta dias) antes do vencimento.

### **CAPÍTULO III**

#### **DAS PENALIDADES E DOS RECURSOS**

Art. 8º. As empresas que descumprirem o disposto nesta Lei ficarão sujeitas às seguintes penalidades, a serem aplicadas pelo CGP;

I – advertência;

II – multa, e na reincidência, suspensão das atividades pelo prazo de até 90 dias;

III – em caso de nova reincidência, cancelamento do Certificado de Regularidade e proibição do exercício das atividades.

IV – caberá à empresa punida pelo CGP, recurso ao Senhor Ministro das Cidades, que proferirá decisão definitiva sobre a aplicação da penalidade.

### **CAPÍTULO V**

#### **DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 9º. As empresas que já exerçam as atividades previstas nesta Lei terão o prazo de até 12 (doze) meses para se enquadrarem aos seus requisitos.

Art. 21º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 1.º de outubro de 2013.

**Arnaldo Faria de Sá**  
**Deputado Federal – São Paulo**

## JUSTIFICATIVA

Este Projeto de Lei propõe a convalidação legal de uma situação de fato existente no Brasil e na maioria dos países desenvolvidos, que é a plena liberdade do exercício profissional. Esta liberdade, no Brasil, é assegurada pela Constituição Brasileira de 1988, que em seu artigo 5º, inciso XIII, determina que “é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”, ao mesmo tempo, no interesse da Sociedade, criar restrições previstas em Lei.

O presente Projeto de Lei tem como objetivo normalizar funcionamento das empresas que exerçam atividades de gerenciamento de riscos logísticos e securitários, das empresas de tecnologia de rastreamento, monitoramento e telemetria e das empresas de sistemas eletrônicos de prevenção a perdas patrimoniais, que, mercê das inovações tecnológicas, expandiu-se.

Em virtude da evolução tecnológica e alterações significativas na sociedade atual, aumentaram as necessidades de informações e controles das operações logísticas, motivando o aumento do número de empresas especializadas em atender a demanda de operacionalidade e prevenção de riscos, nos diversos aspectos da logística.

Isso possibilitou a expansão das atividades de gestão de riscos, com consequente aumento do número de empregos.

As empresas que atuam na área tratam informações de interesse da logística em benefício de toda sociedade e permitem que a distribuição de bens em todo território nacional seja realizada com maior segurança e eficiência.

Desta forma, o mercado e a sociedade passam a exigir regras que e identifiquem e organizem o campo de atuação destas empresas.

Trata-se de serviços que atendem a interesses sensíveis da população e da própria Administração Pública, tornando oportuno o presente projeto de lei.

As atividades de Gerenciamento de Riscos Logísticos, que incluem o rastreamento e monitoramento de pessoas, animais e bens econômicos, incluindo os sistemas eletrônicos de prevenção a perdas, são também um poderoso instrumento para a consecução dos objetivos da Lei Complementar nº 121, de nove de Fevereiro de 2006 que criou o “Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas”, instituído, no âmbito do Poder Executivo, com os seguintes objetivos:

1. Planejar e implantar a política nacional de combate ao furto e roubo de veículos e cargas;
2. Gerar e implementar mecanismos de cooperação entre a União, os Estados e o Distrito Federal, para o desenvolvimento de ações conjuntas de combate ao furto e roubo de veículos e cargas, com a participação dos respectivos órgãos de segurança e fazendários;
3. Promover a capacitação e a articulação dos órgãos federais, estaduais e do Distrito Federal com atribuições pertinentes ao objeto desta Lei Complementar;
4. Propor alterações na legislação nacional de trânsito e penal com vistas na redução dos índices de furto e roubo de veículos e cargas;
5. Empreender a modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos e procedimentos empregados nas atividades de prevenção, fiscalização e repressão ao furto e roubo de veículos e cargas;
6. Desenvolver campanhas de esclarecimento e orientação aos transportadores e proprietários de veículos e cargas;

7. Organizar, operar e manter sistema de informações para o conjunto dos órgãos integrantes do Sistema, nos seus diferentes níveis de atuação.

8. Promover e implantar o uso, pelos fabricantes, de códigos que identifiquem na nota fiscal o lote e a unidade do produto que está sendo transportado.

9. O Sistema compreende o conjunto dos órgãos, programas, atividades, normas, instrumentos, procedimentos, instalações, equipamentos e recursos materiais, financeiros e humanos destinados à execução da política nacional de prevenção, fiscalização e repressão ao roubo e furto de veículos e cargas.

A partir de 27 de julho de 2007, surgiu a RESOLUÇÃO Nº. 245, que dispõe sobre a instalação de equipamento obrigatório, denominado antifurto, nos veículos novos saídos de fábrica, nacionais e estrangeiros. O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e conforme o disposto no Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT; Considerando as atribuições conferidas ao CONTRAN pela Lei Complementar nº 121, de nove de fevereiro de 2006, que cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas e dão outras providências e o disposto no caput do art. 105, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, a fim de estabelecer a obrigatoriedade de equipamento antifurto nos veículos novos saídos de fábrica, produzidos no País ou no exterior.

Considerando a necessidade de dotar os órgãos executivos de trânsito de instrumentos modernos e interoperáveis para planejamento, fiscalização e gestão do trânsito e da frota de veículos;

Considerando o que consta do Processo nº 80001.003014/2007-99, RESOLVE: que todos os veículos novos, saídos de fábrica, produzidos no País ou importados a partir de 24 (vinte e quatro) meses da data da publicação desta Resolução somente poderão ser comercializados quando equipados com dispositivo antifurto.

O equipamento antifurto deverá ser dotado de sistema que possibilite o bloqueio e rastreamento do veículo. Serão vedados o registro e o licenciamento dos veículos que não observarem o disposto nesta Resolução. O órgão máximo executivo de trânsito da União definirá, no prazo de noventa dias, as especificações do dispositivo antifurto e do sistema de rastreamento de que trata desta Resolução 245 - SIMRAV – (sistema integrado de monitoramento e registro automático de veículos).

O equipamento antifurto e o sistema de rastreamento deverão ser previamente, homologados pela ANATEL, órgão responsável pela regulamentação do espectro de transmissão de dados, e pelo DENATRAN.

Caberá ao proprietário do veículo decidir sobre a habilitação do equipamento junto aos prestadores de serviço de rastreamento e localização, definindo o tipo e a abrangência do mesmo.

**SISTEMA INTEGRADO DE MONITORAMENTO E REGISTRO AUTOMÁTICO DE VEÍCULOS (SIMRAV).**

Históricos de sua criação: SIMRAV é a sigla de Sistema Integrado de Monitoramento e Rastreamento Automático de Veículos; um sistema que pelo próprio nome integra as operações de monitoramento e rastreamento de todos os veículos com criação e implementação feita pelo governo brasileiro. Após ser sancionada a Lei Negromonte pela Presidência da República e as leis subsequentes (resoluções e portarias) e

complementares foi regulamentada resultando na criação do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas.

Por meio da lei Negromonte inclui-se em seu conteúdo o planejamento e controle do sistema em todo o território nacional, com incentivo a área de segurança nacional por meio de incrementos na segurança pública e pessoal envolvido nas polícias civil e militar e quanto à fiscalização coligada de trânsito. Na sua estruturação é notável a preocupação não somente com o sistema propriamente instalado no veículo, mas também quanto à identificação, manutenção dessa identificação que deverão estar contidos na nota fiscal:

*Art. 2º parágrafo IX promover e implantar o uso, pelos fabricantes, de códigos que identifiquem na nota fiscal o lote e a unidade do produto que está sendo transportado. (Lei Complementar nº 121- Lei Negromonte, 2006)*

Com seqüência nessa ênfase existe o comprometimento dos órgãos administradores da fiscalização e integrantes do sistema em manter atualizado um banco de dados, fornecendo informações referentes a roubo de veículos e cargas descrito na seção:

*§ “3o Todos os órgãos integrantes do Sistema ficam obrigados a fornecer informações relativas a roubo e furto de veículos e cargas, com vistas em constituir banco de dados do sistema de informações previsto no inciso VIII do caput deste artigo.” (Lei complementar nº 121 – Lei Negromonte, 2006)*

A ANATEL reconheceu as (TIV) empresas de tecnologia de informação veicular como usuárias de serviços de telecomunicações, o que pode levar à redução da base de cálculo de ICMS na prestação de serviço de comunicação para o monitoramento e rastreamento de veículo e carga. Este reconhecimento se deu em face à consulta sobre o tema por parte da GRISTEC.

A GRISTEC, Associação Brasileira de Empresas de Gerenciamento de Riscos e de Tecnologia de Rastreamento e Monitoramento, em nome de suas associadas que operam no segmento de tecnologia de informação veicular, apresentou à Consulta Pública nº 27 seus comentários à proposta de revisão da Regulamentação sobre a Gestão de Qualidade do Serviço Móvel Pessoal – SMP.

O interesse da associação foi contribuir com a Consulta Pública 27 surgiu porque as TIVs (empresas de tecnologia de informação veicular) desenvolvem suas atividades de tecnologia de informação veicular utilizando, em muitos casos, o SMP (tecnologia GSM/GPRS). Ou seja, são usuários deste serviço, assim como qualquer outra empresa ou pessoa física.

A qualidade do SMP - (controle de acessos do serviço móvel pessoal) tem papel fundamental nas atividades das TIVs e, conseqüentemente, para o consumidor final dos serviços de rastreamento e monitoramento. Ao chamar a atenção da Anatel para a melhora da qualidade dos serviços de SMP e expansão das redes de cobertura (antenas), a GRISTEC quer garantir a viabilidade das atividades de rastreamento e monitoramento, que dependem diretamente do SMP para desenvolver suas atividades. Diante deste cenário, a contribuição da GRISTEC neste processo é ressaltar a importância que as aplicações de transmissão de dados com base na rede do SMP têm para a sociedade.

O **SINIAV** – (Sistema Nacional de Identificação Veicular) foi criado em Novembro de 2006 pelo **DENATRAN**, através da Resolução 212. Os fatores que levaram a criação:

1 Necessidade de empreender a modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos e procedimentos empregados nas atividades de prevenção, fiscalização e repressão ao furto e roubo de veículos e cargas”; e

2) Necessidade de dotar os órgãos executivos de trânsito de instrumentos modernos e interoperáveis para planejamento, fiscalização e gestão do trânsito e da frota de veículos”. A **criação do SINIAV** é bastante importante pois o grande aumento do número de veículos em circulação no Brasil, vem causando grandes congestionamentos e acidentes de trânsito, além do número de roubos de cargas e carros que aumentam a cada dia.

O Sistema deve começar a ser implantado e se bem utilizado, pode ajudar a melhorar o trânsito no país; (tag) **transponder** abreviação de Transmitter-responder é um dispositivo de comunicação eletrônico deverá ser pago pelo dono do carro, custará ao menos R\$ 20,00.

Depois de anos de discussão e muita polêmica, o **SINIAV** (Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos), criado pelo governo federal para identificar eletronicamente automóveis, caminhões e motos, começará a ser implantado no país.

O trabalho caberá aos DETRAN de cada estado que terão dois anos para instalar a “**etiqueta eletrônica**” na frota nacional, estimada hoje em 70 milhões de unidades.

O objetivo é facilitar a fiscalização nas vias e possibilitar a implantação de vários serviços além de organizar o trânsito nas grandes cidades, mas o tema assusta a sociedade que teme ter sua privacidade invadida.

“Muita gente confunde o SINIAV com o SINRAV que previa a instalação de rastreadores GPS nos carros”. “A tag eletrônica está longe disso, ela apenas guarda uma chave criptografada que é alterada a cada passagem pelos pórticos (pontos onde estão os sensores)”. O sistema é o mesmo utilizado em outros países e possui certificação mundial contra fraudes. Só pode ser lido pelas antenas oficiais, ou seja, não basta captar sua frequência de funcionamento para acessar os dados.

Por falar nisso, ao contrário da impressão geral, o chip (ou tag, não carrega nenhuma informação pessoal ou do veículo). O cruzamento de informações se dá no ambiente dos órgãos oficiais: “é como a placa do carro, mas mais segura já que não fica exposta a qualquer pessoa”.

Eis uma das vantagens do sistema, a leitura mais ágil e barata que a da rede de radares e leitores de placas que existem atualmente no Brasil.

## **CONCLUSÃO:**

☑ Levando-se em conta que a PORTARIA N° 133, DE 27 DE MAIO DE 2009 do DENATRAN, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelo art. 19, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB); e através Art. 1º estabelece as regras e os procedimentos para a designação de Organismos de Certificação previstos na Resolução CONTRAN nº 245/07 – (SIMRAV) e também através do Art. 2º constituem princípios gerais dos processos de certificação e de homologação dos produtos, processos e serviços de que trata esta Portaria.

☑ Levando-se em conta que no CAPÍTULO II – que aborda os Organismos de em seu Art. 3º Organismos de Certificação Designados – OCD são Organismos de Certificação, designados pelo DENATRAN, aptos a implantar e a conduzir um processo de avaliação de conformidade, no âmbito específico do atendimento à Resolução nº 245/07, e a expedir o Certificado de

Conformidade necessário à homologação de que trata a Portaria DENATRAN nº 129/08; podemos sim utilizar esta estrutura já em perfeito funcionamento para regulamentar as atividades que estão retratadas no CAPITULO II DO CERTIFICADO DE REGULARIDADE deste Projeto de Lei, pois estão sobre a tutela do Ministério das Cidades e seus respectivos órgãos: CONTRAN E DENATRAN.

Propomos, por meio deste projeto de lei, uma regulamentação que coloque o interesse da Sociedade em primeiro plano.

Pelo exposto, pedimos o valioso apoio dos ilustres Parlamentares desta Casa para aprovação deste projeto, certos que estamos defendendo os interesses da Sociedade, contribuindo para o desenvolvimento da logística e também fazendo justiça à classe dos empreendedores que construíram, por livre iniciativa, o mercado de Gerenciamento de Riscos Logísticos, atuante em todo o País e fizeram desta atividade um dos mais importantes empreendimentos nacionais. A presente proposta é sugestão da Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Riscos e de Tecnologia de Rastreamento e Monitoramento.

Sala das Sessões, em 1.º de outubro de 2013

**Arnaldo Faria de Sá**  
**Deputado Federal – São Paulo**