



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA N.º 1.051, DE 2021

(Do Poder Executivo)

Mensagem nº 208/2021
OF nº 394/2021/SG/PR/SG/PR

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968; pendente de parecer da Comissão Mista.

DESPACHO:
AO PLENÁRIO, PARA LEITURA DO OFÍCIO DE ENCAMINHAMENTO.
PUBLIQUE-SE.

SUMÁRIO

- I - Medida inicial
- II - Retificações publicadas no DOU de 19/05/2021 - Edição Extra -Seção 1-Página 1
- III - Na Comissão Mista:
 - Emendas apresentadas (128)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 18 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituído o Documento Eletrônico de Transporte - DT-e, exclusivamente digital, de geração e emissão prévias obrigatórias à execução da operação de transporte de carga no território nacional.

§ 1º Regulamento disporá sobre as hipóteses em que o DT-e fica dispensado.

§ 2º Para fins do disposto no § 1º, poderão ser considerados os seguintes critérios para a dispensa do DT-e:

I - distância entre origem e destino do transporte;

II - características, tipo, peso ou volume total da carga; ou

III - outros aspectos que tornem a obrigação de geração e emissão de DT-e inconveniente ou antieconômica.

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

I - operação de transporte - a movimentação de carga própria ou de terceiros com fins lucrativos, no âmbito do Sistema Nacional de Viação - SNV, de que trata o art. 2º da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, ou pelo modo dutoviário;

II - embarcador - o contratante do transporte remunerado, o proprietário da carga, o expedidor ou o consignatário;

III - geração de DT-e - o preenchimento manual ou automatizado dos campos de dados dos formulários eletrônicos do DT-e por meio de sistema ou de aplicativo específico;

IV - emissão de DT-e - o serviço de validação e ativação do DT-e gerado para uso na

operação de transporte;

V - cancelamento de DT-e - o serviço de desconstituição de DT-e emitido por meio de solicitação do embarcador ou de seu preposto, de modo a torná-lo sem efeito para a operação de transporte e também para eventual emissão de duplicata escritural;

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

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

Art. 3º São objetivos do DT-e:

I - unificar, reduzir e simplificar dados e informações sobre cadastros, registros, licenças, certidões, autorizações e seus termos, permissões e demais documentos similares de certificação, anuência ou liberação decorrentes de obrigações administrativas exigidas por órgãos e entidades intervenientes nos âmbitos federal, estadual, distrital e municipal, para a realização e a contratação da operação de transporte;

II - registrar e caracterizar a operação de transporte, além da execução, do monitoramento e da fiscalização;

III - subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito das políticas de logística e transporte, de modo a propiciar que as modalidades de transporte se integrem umas às outras, inclusive com o transporte dutoviário e as suas interfaces intermodais e, quando viável, a empreendimentos de infraestrutura e serviços públicos não relacionados manifestamente a transportes; e

IV - subsidiar o planejamento, a execução e a promoção de atividades de absorção e transferência de tecnologia no setor de transportes.

Art. 4º Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Medida Provisória.

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados, e informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Medida Provisória, na forma prevista em regulamento.

§ 2º As obrigações administrativas a serem instituídas por órgãos e entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte serão originalmente criadas de modo que permitam o seu cumprimento por meio de procedimento em formato eletrônico e integrado ao DT-e, na forma prevista em regulamento.

§ 3º A União poderá celebrar convênios com os Estados, os Municípios ou o Distrito Federal para incorporar ao DT-e as exigências decorrentes de leis estaduais, municipais ou distritais incidentes sobre as operações de transporte e para atingir os objetivos de que trata o art. 3º.

Art. 5º Compete à União:

I - explorar direta ou indiretamente o serviço de emissão de DT-e;

II - definir e gerir a política pública do DT-e;

III - instituir comitê gestor entre órgãos e entidades da administração pública federal, entidades representativas do setor de transportes e da sociedade civil, com finalidade de propor,

coordenar, acompanhar, informar e avaliar a política pública do DT-e, e de assegurar transparência, consecução de seus objetivos e seu aperfeiçoamento contínuo;

IV - editar normas e regulamentos relativos ao DT-e;

V - registrar a operação das entidades geradoras de DT-e;

VI - fiscalizar as entidades geradoras de DT-e; e

VII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas do serviço de emissão do DT-e conforme as disposições contratuais.

Art. 6º A fiscalização do cumprimento da obrigatoriedade do uso do DT-e na operação de transporte ficará a cargo da agência reguladora competente, na forma prevista em regulamento.

Art. 7º As informações disponíveis no banco de dados da plataforma DT-e serão disponibilizadas aos órgãos e às entidades da administração pública federal intervenientes na operação de transporte para a sua fiscalização, observado o disposto na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Parágrafo único. Os órgãos de segurança pública terão acesso ao banco de dados de que trata o **caput** por meio do Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública, Prisionais e sobre Drogas - Sinesp.

Art. 8º Sem prejuízo do disposto no art. 6º, a Polícia Rodoviária Federal atuará na fiscalização do cumprimento da exigência de emissão de DT-e em operações de transporte que ocorrerem em rodovias e estradas federais.

CAPÍTULO II

DA GERAÇÃO DO DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE

Art. 9º O DT-e será gerado por pessoa jurídica de direito privado denominada entidade geradora de DT-e, registrada pelo Ministério da Infraestrutura, na forma prevista em regulamento.

§ 1º O registro da entidade geradora é automático e efetivado no momento da primeira emissão de DT-e gerado.

§ 2º Os serviços de geração de DT-e executados em nome de terceiros, além de outros correlatos ofertados por entidade geradora de DT-e, na forma prevista no **caput**, são de natureza privada e comercial, em regime de livre concorrência.

CAPÍTULO III

DA EMISSÃO DO DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE

Seção I

Do serviço de emissão

Art. 10. O serviço de emissão do DT-e poderá ser explorado diretamente pelo Ministério da Infraestrutura ou por meio de concessão ou de permissão.

Parágrafo único. O serviço de emissão do DT-e poderá ser delegado por convênio entre o Ministério da Infraestrutura e as entidades da administração pública federal indireta.

Art. 11. O DT-e será emitido por pessoa jurídica denominada entidade emissora de DT-e, na forma prevista no art. 10.

Art. 12. Poderão ser utilizados como fatura, para fins de emissão de duplicata escritural, na forma prevista na Lei nº 13.775, de 20 de dezembro de 2018, a critério do responsável pela emissão da duplicata:

I - o DT-e; e

II - o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e, inclusive aquele gerado a partir da Nota Fiscal Fácil, instituído em ajuste celebrado entre o Conselho Nacional de Política Fazendária e a Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia.

Parágrafo único. A entidade emissora de DT-e deverá ser capaz de instituir sistemas para troca de informações com entidades que exerçam a atividade de escrituração de duplicatas escriturais, na forma prevista em regulamentação estabelecida pelo órgão ou pela entidade da administração pública federal de que trata o § 1º do art. 3º da Lei nº 13.775, de 2018.

Seção II

Das obrigações

Art. 13. Constitui obrigação do embarcador ou do proprietário de carga contratante de serviços de transporte, de seus prepostos ou representantes legais, a geração, a solicitação de emissão, o cancelamento e o encerramento do DT-e emitido, na forma prevista nesta Medida Provisória e em seu regulamento.

§ 1º Deverá ser emitido apenas um DT-e na hipótese de operação de transporte multimodal de cargas realizada por ou sob a responsabilidade de operador de transporte multimodal, nos termos do disposto no art. 5º da Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no § 1º, na hipótese de transporte dutoviário, a geração e a emissão do DT-e são obrigação do transportador.

§ 3º Em operações de transporte de carga fracionada oriunda de diferentes embarcadores e consolidada pelo transportador para carregamento no mesmo veículo, o transportador ficará responsável pela geração e pela solicitação de emissão de DT-e único que englobe todos os contratos de transporte envolvidos, e caberá aos embarcadores contratantes o rateio proporcional dos custos incorridos.

§ 4º Na hipótese de o transportador contratado pelo embarcador ou o proprietário da carga decidir por subcontratar, mesmo que por meio de empresa intermediária, Transportador Autônomo de Carga - TAC ou equiparado, conforme definido na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, o subcontratante deverá informar a subcontratação por meio de identificação própria no DT-e.

Art. 14. O serviço de emissão do DT-e será remunerado pelo responsável pela solicitação de emissão do DT-e conforme tarifas específicas incidentes por unidade de DT-e emitido ou cancelado, na forma prevista em regulamento.

Parágrafo único. A entidade emissora de DT-e poderá explorar outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, conforme estabelecido em contrato.

CAPÍTULO IV DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 15. Constitui infração punível com fundamento no disposto nesta Medida Provisória toda ação ou omissão que resulte em:

I - operar transporte sem prévia emissão do respectivo DT-e;

II - não disponibilizar DT-e emitido ao TAC, conforme previsto no art. 13;

III - gerar, utilizar, cancelar ou encerrar DT-e em desconformidade com o disposto nesta Medida Provisória ou em seu regulamento;

IV - condicionar o transportador a utilizar conta de depósitos ou de pagamento específica para a operação contratada, distinta daquela de livre escolha do TAC ou equiparado; e

V - descontar o valor do custo de geração ou a tarifa de emissão do DT-e do valor do frete contratado, de modo a acarretar prejuízo ao transportador.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se à pessoa física ou jurídica que, ao contratar, subcontratar, executar, intermediar ou intervir direta ou indiretamente na operação de transporte, cometer as infrações previstas no **caput**, sem prejuízo das sanções cíveis e penais cabíveis.

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

I - advertência; e

II - multa.

§ 1º Além das sanções previstas nos incisos I e II do **caput**, as entidades geradoras estarão sujeitas às seguintes penalidades:

I - suspensão temporária do registro de entidades geradoras de DT-e, hipótese em que ficará impedida de gerar DT-e por período de trinta a cento e oitenta dias; e

II - cancelamento definitivo do registro de entidade geradora de DT-e, na hipótese de comprovada reincidência, durante ou após cumprimento de suspensão temporária.

§ 2º Os valores da multa a que se refere o inciso II do **caput** serão definidos em regulamento, de acordo com a infração cometida, a gravidade da conduta e as características da operação de transporte.

§ 3º Os valores da multa a que se refere o inciso II do **caput** serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e o máximo de R\$ 5.500.000,00 (cinco milhões e quinhentos mil reais), de acordo com o modo de transporte e os valores dos fretes informados no DT-e, na forma prevista em regulamento.

§ 4º Os valores da multa estabelecidos no § 3º poderão ser anualmente atualizados por meio de ato conjunto do Ministro de Estado da Infraestrutura e do Ministro de Estado de Minas e Energia, com base em índice de inflação a ser definido em regulamento.

§ 5º A dosimetria das sanções de multa e suspensão considerará a gravidade da conduta, na forma prevista em regulamento.

§ 6º Da autuação e da aplicação de sanção caberá a apresentação, respectivamente, de defesa e recurso pelo autuado, no prazo estabelecido em norma do órgão fiscalizador competente.

§ 7º As penalidades de que tratam o inciso II do **caput** e o § 1º poderão ser cumulativas, sem prejuízo de outras aplicáveis de acordo com legislação específica.

§ 8º No âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações poderão ser encaminhadas por meio eletrônico, na forma prevista em regulamento.

Art. 17. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º-A O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC será efetuado em conta de depósitos ou em conta de pagamento pré-paga, mantida em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil, de livre escolha do TAC prestador do serviço, e informado no Documento Eletrônico de Transporte - DT-e.

§ 1º A conta de depósitos ou conta de pagamento pré-paga de que trata o **caput** deverá ser indicada pelo TAC e identificada no DT-e.

.....

§ 5º O extrato da conta de depósitos ou conta de pagamento pré-paga de que trata o **caput**, com as movimentações relacionadas aos pagamentos das obrigações estabelecidas em DT-e, servirá como forma de comprovação de rendimentos do TAC.

.....

§ 7º As custas com a geração e a emissão de DT-e, as tarifas bancárias ou as demais custas decorrentes da operação de pagamento do frete contratado correrão à conta do responsável pelo pagamento, sem ônus ao TAC.

§ 8º As informações para o pagamento a que se refere o **caput** e o valor da transação deverão ser identificados no DT-e emitido.

§ 9º Constituirá prova de pagamento total ou parcial do serviço identificado no DT-e o extrato do pagamento pela instituição pagadora em favor do legítimo credor na forma prevista no **caput**.

§ 10. O TAC poderá ceder, inclusive fiduciariamente, endossar ou empenhar títulos ou instrumentos representativos dos direitos creditórios, constituídos ou a constituir, referentes ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas, nas hipóteses em que:

I - o pagamento do frete será feito em favor do cessionário, do endossatário ou do credor pignoratício, desde que o devedor seja devidamente notificado da cessão do crédito, vedado o pagamento diretamente ao TAC; e

II - o disposto nos § 1º, § 4º, § 6º e § 7º do **caput** não será aplicado.” (NR)

“Art. 22-A. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete, que estejam em funcionamento na data de publicação da Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021, e que não se enquadrem nos critérios previstos na regulamentação para serem autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil poderão continuar a ofertar pagamentos eletrônicos de frete.

§ 1º Ao se enquadrar nos critérios a que se refere o **caput**, a instituição de pagamento deverá solicitar ao Banco Central do Brasil autorização para o seu funcionamento.

§ 2º Na hipótese de a solicitação de que trata o § 1º ser indeferida, a instituição de pagamento deverá cessar as suas atividades, nos termos do disposto na regulamentação do Banco Central do Brasil.” (NR)

“Art. 22-B. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete deverão, para além dos serviços oferecidos no âmbito do próprio arranjo de pagamento, participar obrigatoriamente do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, na forma e nos termos da regulamentação própria.

§ 1º As instituições de pagamento que, a critério do Banco Central do Brasil, não cumprirem os requisitos de participação estabelecidos no regulamento do arranjo de pagamentos instantâneos de que trata o **caput** e que, por essa razão, não puderem ofertar o meio de pagamentos correspondente ao TAC ou equiparado deverão encerrar a prestação de serviços de pagamentos eletrônicos de frete.

§ 2º Na hipótese prevista no § 1º, o Banco Central do Brasil deverá dispor sobre a forma e o prazo de remessa dos recursos pelo prestador de serviços de pagamentos eletrônicos de frete para a conta de depósitos ou conta de pagamento indicada pelo TAC ou equiparado.” (NR)

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

alterações: Art. 18. A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte DT-e, previamente emitido, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, da origem e do destino, da forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.” (NR)

alterações: Art. 19. A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 2º

Parágrafo único. O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no Documento Eletrônico de Transporte - DT-e.” (NR)

“Art. 3º

.....

§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser disponibilizado ao transportador autônomo de cargas contratado para o serviço de transporte, no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino, e a comprovação da antecipação prevista no **caput** deverá ser consignada no Documento Eletrônico de Transporte - DT-e.

.....” (NR)

Art. 20. A Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 20. Poderão emitir, na forma prevista nesta Lei, fatura e duplicata:

I - as empresas, individuais ou coletivas, fundações ou sociedades civis, que se dediquem à prestação de serviços; e

II - o Transportador Autônomo de Cargas - TAC, de que trata o inciso I do caput do art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.” (NR)

Art. 21. O DT-e será implementado no território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo federal.

Parágrafo único. As obrigações de que trata o art. 12 serão efetivamente exigidas a partir da data estabelecida no cronograma de que trata o **caput**.

Art. 22. Fica revogado o parágrafo único do art. 7º da Lei nº 13.703, de 2018.

Art. 23. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 18 de maio de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

EMI nº 00016/2021 MINFRA ME MJSP MME

Brasília, 12 de Maio de 2021

Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à consideração do Senhor, a anexa proposta de Medida Provisória que tem como objetivo instituir o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), com as consequentes alterações da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 e da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como instrumento de emissão prévia obrigatória à execução da operação de transporte de carga em território nacional; bem como propor alteração da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, para prever o uso do DT-e, para fins de comprovação do pagamento do Vale-Pedágio obrigatório. Pretende-se, ainda, alterar a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, com o objetivo de possibilitar aos Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) a emissão de duplicatas e, desse modo, permitir-lhes acesso ao mercado de desconto de duplicatas escriturais, ampliando a oferta de crédito e propiciando menores custos financeiros a esse segmento.
2. A instituição do DT-e tem por objetivo estabelecer documento eletrônico obrigatório que consolidará o conjunto de documentos físicos (papel) necessários ou exigidos para as operações realizadas por qualquer modo de transporte, seja rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo ou dutoviário, visando desburocratizar, simplificar, reduzir custos, harmonizar, modernizar e ampliar a qualidade e a segurança dos transportes no País e das prestações de serviços de transporte de cargas.
3. O atual modelo de fiscalização física realizada por agentes públicos atuando em operações ostensivas nas rodovias já se mostra insuficiente para o atual fluxo de cargas em todo o Território Nacional. Tal fiscalização é baseada em abordagem amostral e em instrumentos legais e regulatórios que, outrora eficientes, hoje são tidos como componente do chamado “custo Brasil”, que apenas onera a logística nacional, devido aos longos tempos de parada do veículo para comprovação de documentação e de pesagem da mercadoria transportada. Ou seja, por ser amostral, os veículos são parados a critério dos fiscais, mesmo que estejam em perfeito cumprimento das normas exigidas. O resultado desse método é a ineficiência logística.
4. Atualmente, existem mais de noventa documentos que são, direta ou indiretamente, associados às operações de transportes no País, conforme o tipo de carga transportada e o órgão anuente. O DT-e unificará diversos documentos associados às operações de transportes, podendo eliminar alguns destes. Poderá, ainda, consolidar os demais documentos de competência de outros órgãos e até mesmo dos estados e municípios, conforme o processo de integração com os diversos intervenientes nas operações de transportes.
5. As informações e a vinculação do DT-e à respectiva operação de transporte serão verificadas durante o trajeto do veículo transportador, por meio de sistemas de monitoramento e controle eletrônico, sem a necessidade de abordagem e parada obrigatória do veículo, de forma aleatória. Deste modo, tanto a fiscalização do transporte rodoviário de cargas, quanto o combate do uso ilegal de “carta frete”, serão ampliados por meio do monitoramento eletrônico ao longo das

rodovias.

6. As tecnologias a serem empregadas serão as mesmas já utilizadas atualmente em âmbito municipal, estadual ou federal, quais sejam, o OCR ou reconhecimento óptico de caracteres, que permite a leitura automática das placas dos veículos, e o RFID ou identificação por radiofrequência, que permite a leitura de etiqueta eletrônica instalada no veículo, como ocorre hoje nas praças de pedágio em rodovias concessionadas.

7. Com esses recursos, muitos já disponíveis e em uso, o DT-e constituirá o principal instrumento de monitoramento eletrônico do transporte de mercadorias, para fins de redução de custos e de desburocratização das operações de transportes, no contexto das políticas de Transformação Digital, permitindo de forma objetiva coordenar três aspectos fundamentais da logística moderna:

A INFORMAÇÃO, por meio do uso de documento eletrônico concentrador de dados e da coleta automatizada desses dados com identificação automática do veículo por radiofrequência e leitura de caracteres da placa, no caso do transporte rodoviário, além da coleta de dados de carga, por meio da pesagem dos veículos em movimento;

A INTEGRAÇÃO entre diversos órgãos federais, estaduais e até mesmo municipais, cujas atividades tenham reflexos nas operações de transportes, formando uma rede de informações integradas e compartilhada entre todos os envolvidos, o que terá alcance além dos objetivos do sistema de transportes, como por exemplo a segurança pública, a segurança ambiental e a Defesa Nacional; e

A INTELIGÊNCIA na melhoria da eficácia do Governo nas operações de fiscalização, segurança, prevenção e combate aos atos ilícitos que são praticados em decorrência de ineficiências e insuficiências fiscalizatórias conhecidas.

8. O DT-e será emitido por meio eletrônico, através de plataforma de Governo integrada a aplicativos comerciais simples, instalados em telefones celulares ou por meio de sistemas privados vinculados às contratantes ou aos subcontratantes de serviço de transporte. Além de simplificar o processo de emissão, o DT-e eliminará a necessidade do porte de documentos impressos (papel) e ficará disponível, por exemplo, no celular do caminhoneiro, sem a necessidade de parar o caminhão para a fiscalização na estrada.

9. O DT-e auxiliará, ainda, na programação da logística e no fluxo de caixa da prestação dos serviços de transporte, permitindo o agendamento prévio das operações de embarque/desembarque nos portos, aeroportos, terminais concentradores de cargas líquidas e estações de transbordo de carga em todo o país. Assim, o DT-e não será apenas um documento de transporte rodoviário, mas de transporte intermodal e multimodal, neste caso, acobertados por um único Conhecimento de Transporte, nos termos da Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.

10. Essa medida visa, também, a modernizar, legalizar e expandir o mercado relativo aos pagamentos de fretes do transporte rodoviário de carga realizados por terceiros mediante remuneração, que tanto afligem os autônomos, devido à atuação de atravessadores que ainda impõem a estes o uso da chamada “carta frete”, uma forma ilegal de pagamento que apenas beneficia os envolvidos, em detrimento do caminhoneiro. Como resultado dessa relação, o caminhoneiro autônomo acaba sendo contratado por atravessadores, recebendo pouco pelo trabalho que realiza e, ainda, de forma ilegal, sem que seja sequer possível ao autônomo comprovar renda para abrir uma simples conta em banco, bem como ter acesso a crédito com menores custos financeiros. Por fim, mesmo após a entrega da carga, o caminhoneiro precisa, por vezes, retornar a um posto credenciado para receber a parcela restante do frete, procedimento que pode demorar semanas.

11. Dados do Ministério da Infraestrutura mostram que apenas 13% do valor pago por um frete se traduzem em renda para o transportador autônomo. Por outro lado, 47% do valor do frete são destinados a pagamento de custos do serviço, como combustíveis e impostos, enquanto os 40% restantes ficam com diversos intermediários, como agenciadores de frete e outros prestadores de serviço.

12. Nessa situação, a renda dos caminhoneiros autônomos mostra-se bastante sensível a qualquer variação nos custos, o que acaba motivando constantes demandas por controle dos preços dos combustíveis ou tabelamento do valor do frete pago. Tais medidas, embora pareçam vantajosas aos transportadores no curto prazo, acabam sendo prejudiciais ao longo do tempo, na medida em que desestimulam a competição no setor de refino de petróleo, estimulam a verticalização do setor de transportes e promovem o encarecimento dos produtos transportados.

13. Para combater tal prática, no caso de operação de transporte mediante remuneração, propõe-se a alteração do art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, com o objetivo de definir a obrigatoriedade de emissão do DT-e para fins de comprovação e de pagamento da contraprestação do serviço de transporte e de fiscalização da respectiva operação, contendo todos os dados cadastrais, contratuais, logísticos, de segurança, comerciais, financeiras, de pagamento, entre outros necessários.

14. Isto permitirá a qualquer caminhoneiro autônomo usar o seu “extrato de DT-e” como comprovante de rendimentos aceito pelos bancos públicos e privados e como instrumento de avaliação de limite de crédito, o que é inédito no segmento de transporte rodoviário de cargas realizado por autônomos no país, visto que, atualmente, esses profissionais não têm hoje como abrir conta, renegociar dívidas ou tomar novos empréstimos ou antecipar recebíveis através de um agente bancário, por falta de comprovantes e por representar risco incontornável a essas operações.

15. A inclusão do §10 no art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, viabilizará o acesso do TAC ao mercado de antecipação de recebíveis ou de desconto de duplicatas. Para tanto, faz-se necessário que o pagamento do frete, por parte do contratante do serviço, seja feito em favor do seu credor e não mais em conta de sua titularidade. A inserção de novo parágrafo permitirá ao TAC a cessão, o endosso ou o penhor de seus direitos creditórios referentes ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas, hipóteses em que o pagamento do frete será feito em favor do cessionário, do endossatário ou do credor pignoratício, de sua livre escolha, vedado o pagamento diretamente ao TAC.

16. Ainda, propõe-se a inclusão do art. 22-A e 22-B na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece regra de transição para que as atuais instituições de pagamento que atuam no mercado de pagamento de frete passem da condição de não autorizada e não aderente ao PIX, para integrante do Sistema Brasileiro de Pagamento (SPB) e aderente ao PIX, conforme previsto na Resolução BACEN nº 01, de 12/08/2020.

17. Esta Medida Provisória também prevê a possibilidade tanto do DT-e, quanto dos documentos fiscais eletrônicos instituídos por meio de Ajustes do Sistema Nacional Integrado de Informações Econômico-Fiscais (SINIEF), a saber o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), previsto no Ajuste SINIEF 21, de 10 de dezembro de 2010, inclusive o gerado a partir da Nota Fiscal Fácil (NFF), prevista no Ajuste SINIEF 37, de 13 de dezembro de 2019, poderão ser utilizados como fatura para lastro de emissão da duplicata escritural, na forma da Lei nº 13.775, de 20 de dezembro de 2018.

18. Com a evolução tecnológica, que já permite a emissão eletrônica dos documentos de transporte, inclusive de natureza fiscal, para registro da operação de frete, entende-se que o caminhoneiro autônomo pode assumir a iniciativa do processo de antecipação de seu recebível de frete, beneficiando-se de taxas de desconto mais razoáveis a serem oferecidas por agentes

financiadores, inclusive instituições integrantes do Sistema Financeiro Nacional. Para tanto, é importante que ele possa figurar como emissor da duplicata, espécie de título de crédito amplamente conhecido para antecipação de recebíveis comerciais e de serviços, tendo força executiva de cobrança, o que agrega maior segurança jurídica à operação de antecipação e propicia menores taxas de juros.

19. Importa mencionar que a capacidade de antecipar algum recurso ao transportador autônomo, ainda que através de mecanismos informais, garante vantagem competitiva às empresas de transporte em relação aos autônomos. Com maior liquidez à sua disposição, o autônomo, além da liberdade de escolher o posto de sua preferência e pagar preços justos pelos insumos que necessita, terá melhores condições para ser contratado diretamente pelo embarcador, ampliando sua margem de renda.

20. Propõe-se, ainda, a alteração do art. 7º da Lei nº 13.703/2018, a fim de definir o DT-e como o documento a ser previamente emitido em operações de transporte rodoviário de cargas, contendo informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, da forma de pagamento do frete e da indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.

21. Outra medida para promover a desburocratização e fornecer incentivo ao setor de Transportador Rodoviário de Carga - TRC, é a proposta para alterar a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, para prever no uso do DT-e, o valor do Vale-Pedágio obrigatório. Desse modo, assegura-se que o vale pedágio será registrado através de um documento que terá legalidade financeira, além de facilitar o registro e a fiscalização do mesmo.

22. Vale destacar que, atualmente, os caminhões ficam em média seis horas parados por viagem em operações de fiscalização e procedimentos burocráticos, tais como verificação de documentação e pesagem, uma vez que é exigida uma grande quantidade de documentos de porte obrigatório nas operações de transportes, cujos procedimentos de obtenção são complicados, obrigando o caminhoneiro a contratar despachantes ou intermediários para a sua emissão. Esta situação é ainda mais complexa e burocrática quando se trata das operações de transporte multimodal. Nesse contexto, a implantação do DT-e irá simplificar tais procedimentos administrativos e, associado ao uso de outras Tecnologias de Informação e Comunicação, visa a melhoria da eficiência e redução de custos logísticos, bem como maior eficácia nas ações do Estado brasileiro.

23. Cumpre enfatizar que a plataforma será de extrema relevância para integração dos modais aquaviário, aéreo, dutoviário e ferroviário, possibilitando oportunidade de aperfeiçoamento de todo o processo de transporte de cargas, ao identificar os padrões de comportamento das operações, permitindo, sobremaneira, o incremento no planejamento e nas potencialidades desses setores – que atualmente padecem de visibilidade, ausência de integração entre os subsistemas de viação e logística fragmentada.

24. Ainda se justifica a adoção da medida ora proposta em virtude da atual crise decorrente da pandemia que tem por causa o COVID-19, cujos reflexos sobre a economia brasileira serão ainda mais significativos se não forem adotadas medidas urgentes para se garantir tanto o abastecimento interno, quanto a ampliação da oferta para o mercado externo, a fim de compensar as perdas em outros setores econômicos, como por exemplo o turismo.

25. Por todas essas razões, a edição desta Medida Provisória se faz necessária e urgente, tendo em vista as ainda constantes ameaças de paralisações de caminhoneiros, o que representa fator de risco grave para toda a economia baseada essencialmente na logística de transporte rodoviário. A esse respeito, importante ressaltar que a proposta de implantação do DT-e encontra apoio manifesto dos segmentos diretamente envolvidos com as operações de transportes, sejam eles

embarcadores, empresas transportadoras e os próprios caminhoneiros autônomos.

26. Por fim, esta proposta está alinhada às diretrizes da Estratégia de Transformação Digital do Governo Federal, nos termos do Decreto nº 9.319, de 21 de março de 2018, tendo sido classificada como projeto estratégico pela Secretaria-Geral da Presidência da República, por meio da Secretária Especial de Modernização do Estado (SEME), que atua em intensa parceria com a Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia.

27. São essas, Senhor Presidente, as razões pelas quais submetemos à consideração do Senhor a minuta de Medida Provisória em anexo.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas, Paulo Roberto Nunes Guedes, Anderson Gustavo Torres, Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior

MENSAGEM Nº 208

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 1.051, de 18 de maio de 2021, que “Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968”.

Brasília, 18 de maio de 2021.

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

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030, de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1º de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV, sua composição, objetivos e critérios para sua implantação, em consonância com os incisos XII e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Art. 2º O SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação.

§ 1º Quanto à jurisdição, o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 2º Quanto aos modos de transporte, o SNV compreende os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário.

CAPÍTULO II

DO SISTEMA FEDERAL DE VIAÇÃO

Art. 3º O Sistema Federal de Viação - SFV é composto pelos seguintes subsistemas:
 I - Subsistema Rodoviário Federal;
 II - Subsistema Ferroviário Federal;
 III - Subsistema Aquaviário Federal; e
 IV - Subsistema Aeroviário Federal.

LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018

Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais
 (LGPD) ([*Ementa com redação dada pela Lei nº 13.853, de 8/7/2019*](#))

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o tratamento de dados pessoais, inclusive nos meios digitais, por pessoa natural ou por pessoa jurídica de direito público ou privado, com o objetivo de proteger os direitos fundamentais de liberdade e de privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural.

Parágrafo único. As normas gerais contidas nesta Lei são de interesse nacional e devem ser observadas pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios. ([*Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.853, de 8/7/2019*](#))

Art. 2º A disciplina da proteção de dados pessoais tem como fundamentos:

- I - o respeito à privacidade;
- II - a autodeterminação informativa;
- III - a liberdade de expressão, de informação, de comunicação e de opinião;
- IV - a inviolabilidade da intimidade, da honra e da imagem;
- V - o desenvolvimento econômico e tecnológico e a inovação;
- VI - a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor; e
- VII - os direitos humanos, o livre desenvolvimento da personalidade, a dignidade e o exercício da cidadania pelas pessoas naturais.

LEI Nº 13.775, DE 20 DE DEZEMBRO DE 2018

Dispõe sobre a emissão de duplicata sob a forma escritural; altera a Lei nº 9.492, de 10 de setembro de 1997; e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 3º A emissão de duplicata sob a forma escritural far-se-á mediante lançamento em sistema eletrônico de escrituração gerido por quaisquer das entidades que exerçam a atividade de escrituração de duplicatas escriturais.

§ 1º As entidades de que trata o caput deste artigo deverão ser autorizadas por órgão ou entidade da administração federal direta ou indireta a exercer a atividade de escrituração de duplicatas.

§ 2º No caso da escrituração de que trata o caput deste artigo, feita por Central Nacional de Registro de Títulos e Documentos, após autorizada a exercer a atividade prevista no caput deste artigo, nos termos do § 1º deste artigo, a referida escrituração caberá ao oficial de registro do domicílio do emissor da duplicata.

§ 3º Se o oficial de registro não estiver integrado ao sistema central, a competência de que trata o § 2º deste artigo será transferida para a Capital da respectiva entidade federativa.

§ 4º O valor total dos emolumentos cobrados pela central nacional de que trata o § 2º deste artigo para a prática dos atos descritos nesta Lei será fixado pelos Estados e pelo Distrito Federal, observado o valor máximo de R\$ 1,00 (um real) por duplicata.

Art. 4º Deverá ocorrer no sistema eletrônico de que trata o art. 3º desta Lei, relativamente à duplicata emitida sob a forma escritural, a escrituração, no mínimo, dos seguintes aspectos:

- I - apresentação, aceite, devolução e formalização da prova do pagamento;
- II - controle e transferência da titularidade;
- III - prática de atos cambiais sob a forma escritural, tais como endosso e aval;
- IV - inclusão de indicações, informações ou de declarações referentes à operação com base na qual a duplicata foi emitida ou ao próprio título; e
- V - inclusão de informações a respeito de ônus e gravames constituídos sobre as duplicatas.

§ 1º O gestor do sistema eletrônico de escrituração deverá realizar as comunicações dos atos de que trata o caput deste artigo ao devedor e aos demais interessados.

§ 2º O órgão ou entidade da administração federal de que trata o § 1º do art. 3º desta Lei poderá definir a forma e os procedimentos que deverão ser observados para a realização das comunicações previstas no § 1º deste artigo.

§ 3º O sistema eletrônico de escrituração de que trata o caput deste artigo disporá de mecanismos que permitam ao sacador e ao sacado comprovarem, por quaisquer meios de prova admitidos em direito, a entrega e o recebimento das mercadorias ou a prestação do serviço, devendo a apresentação das provas ser efetuada em meio eletrônico.

§ 4º Os endossantes e avalistas indicados pelo apresentante ou credor como garantidores do cumprimento da obrigação constarão como tal dos extratos de que trata o art. 6º desta Lei.

LEI Nº 9.611, DE 19 DE FEVEREIRO DE 1998

Dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO II DO OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Art. 5º. O Operador de Transporte Multimodal é a pessoa jurídica contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas da origem até o destino, por meios próprios ou por intermédio de terceiros.

Parágrafo único. O Operador de Transporte Multimodal poderá ser transportador ou não transportador.

Art. 6º. O exercício da atividade de Operador de Transporte Multimodal depende de prévia habilitação e registro no órgão federal designado na regulamentação desta Lei, que também exercerá funções de controle.

Parágrafo único. Quando por tratado, acordo ou convenção internacional firmado pelo Brasil, o Operador de Transporte Multimodal puder, nessa qualidade, habilitar-se para operar em outros países, deverá atender aos requisitos que forem exigidos em tais tratados, acordos ou convenções.

LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

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

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

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

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

§ 1º O TAC deverá:

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

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

§ 2º A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 3º O processo de inscrição e cassação do registro bem como a documentação exigida para o RNTR-C serão regulamentados pela ANTT.

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único. Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - 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 Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à critério do prestador do serviço. [\(“Caput” do artigo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

§ 1º A conta de depósitos ou o outro meio de pagamento deverá ser de titularidade do TAC e identificado no conhecimento de transporte. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010\)](#)

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

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

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

§ 5º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata o *caput* deste artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010\)](#)

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

§ 7º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 4/4/2015, em vigor 45 dias após a publicação\)](#)

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

Art. 22. Na aplicação do disposto nesta Lei, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Art. 23. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, assegurando-se aos que já exercem a atividade de transporte rodoviário de cargas inscrição no RNTR-C e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

Art. 24. Revoga-se a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

Brasília, 5 de janeiro de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
Bernard Appy
Paulo Sérgio Oliveira Passos

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.050, DE 18 DE MAIO DE 2021

Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

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

Art. 1º A Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.1º.....

II - doze inteiros e cinco décimos por cento sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

§ 1º Para fins de fiscalização de veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior à prevista no inciso II do caput, desde que respeitados a tolerância prevista no inciso I do caput e o limite técnico por eixo definido pelo fabricante.

§ 2º Caberá ao Conselho Nacional de Trânsito regular o disposto no caput e no § 1º, sem prejuízo da aplicação imediata do disposto neste artigo.

§ 3º Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro." (NR)

"Art. 3º Esta Lei vigorará até 30 de abril de 2022." (NR)

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art.271.....

§ 9º-A. Quando não for possível sanar a irregularidade no local da infração, o veículo, desde que ofereça condições de segurança para circulação, será liberado e entregue a condutor regularmente habilitado, mediante recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, contra apresentação de recibo, assinalando-se ao condutor prazo razoável, não superior a quinze dias, para regularizar a situação, e será considerado notificado para essa finalidade na mesma ocasião.

§ 9º-B. O disposto no § 9º-A não se aplica à infração prevista no inciso V do caput do art. 230.

§ 9º-C. Não efetuada a regularização no prazo a que se refere o § 9º-A, será feito registro de restrição administrativa no Renavam por órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, que será retirada após comprovada a regularização.

§ 9º-D. O descumprimento das obrigações estabelecidas no § 9º-A resultará em recolhimento do veículo ao depósito, aplicando-se, nesse caso, o disposto neste artigo.

....." (NR)

Art. 3º Fica revogado o parágrafo único do art. 1º da Lei nº 7.408, de 1985.

Art. 4º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 18 de maio de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Anderson Gustavo Torres

Tarcisio Gomes de Freitas

LEI Nº 13.703, DE 8 DE AGOSTO DE 2018

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

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
 Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser acompanhada de documento referente ao contrato de frete, com informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.

Parágrafo único. O documento de que trata o *caput* deste artigo, com o devido registro realizado perante a ANTT, na forma de regulamento, será de porte obrigatório pelo motorista do veículo durante o transporte.

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

Art. 9º (VETADO).

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

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

MICHEL TEMER
 Ana Paula Vitali Janes Vescovi
 Herbert Drummond
 Esteves Pedro Colnago Junior
 Eliseu Padilha
 Grace Maria Fernanda Mendonça

LEI Nº 10.209, DE 23 DE MARÇO DE 2001

Institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências.

Faço saber que o **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** adotou a Medida Provisória nº 2.107-12, de 2001, que o Congresso Nacional aprovou, e eu, Jader Barbalho, Presidente, para os efeitos do disposto no parágrafo único do art. 62 da Constituição Federal, promulgo a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Vale-Pedágio obrigatório, para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras.

§ 1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, passa a ser de responsabilidade do embarcador.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º, considera-se embarcador o proprietário originário da carga, contratante do serviço de transporte rodoviário de carga.

§ 3º Equipara-se, ainda, ao embarcador:

I - o contratante do serviço de transporte rodoviário de carga que não seja o proprietário originário da carga;

II - a empresa transportadora que subcontratar serviço de transporte de carga prestado por transportador autônomo.

Art. 2º O valor do Vale-Pedágio não integra o valor do frete, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias.

Parágrafo único. O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no documento comprobatório de embarque. ([Parágrafo único com redação dada pela Lei nº 10.561, de 13/11/2002](#))

Art. 3º A partir de 25 de outubro de 2002, o embarcador passará a antecipar o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, em modelo próprio, independentemente do valor do frete, ressalvado o disposto no § 5º deste artigo. (["Caput" do artigo com redação dada pela Lei nº 10.561, de 13/11/2002](#))

§ 1º Quando o Vale-Pedágio obrigatório for expedido em modelo próprio, a aquisição, pelo embarcador, para fins de repasse ao transportador de carga, dar-se-á junto às

concessionárias das rodovias, podendo a comercialização ser delegada a centrais de vendas ou a outras instituições, a critério da concessionária.

§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação do serviço de transporte no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino.

§ 3º Sendo o transporte efetuado por empresa comercial para um só embarcador, aplica-se o disposto no parágrafo anterior.

§ 4º O rateio do valor do Vale-Pedágio obrigatório, no caso do transporte fracionado, será definido em regulamento.

§ 5º No caso de transporte fracionado, efetuado por empresa comercial de transporte rodoviário, o rateio do Vale-Pedágio obrigatório será feito por despacho, destacando-se seu valor no conhecimento para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado.

§ 6º Até o dia 15 de outubro de 2002, as concessionárias de rodovias que pratiquem a cobrança de pedágio informarão à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT o modelo próprio de Vale-Pedágio obrigatório, utilizável em todas as rodovias nacionais, que estejam disponibilizando aos interessados e os locais em que poderão ser adquiridos. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 10.561, de 13/11/2002)

§ 7º O descumprimento do que estabelece o parágrafo anterior implicará a aplicação de multa diária de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais).

Art. 4º (Revogado pela Medida Provisória nº 68, de 4/9/2002, convertida na Lei nº 10.561, de 13/11/2002)

.....

LEI Nº 5.474, DE 18 DE JULHO DE 1968

Dispõe sobre as Duplicatas, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO VII
DAS DUPLICATAS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

Art. 20. As empresas, individuais ou coletivas, fundações ou sociedades civis, que se dediquem à prestação de serviços, poderão, também, na forma desta Lei, emitir fatura e duplicata.

§ 1º A fatura deverá discriminar a natureza dos serviços prestados.

§ 2º A soma a pagar em dinheiro corresponderá ao preço dos serviços prestados.

§ 3º Aplicam-se à fatura e à duplicata ou triplicata de prestação de serviços, com as adaptações cabíveis, as disposições referentes à fatura e à duplicata ou triplicata de venda mercantil, constituindo documento hábil, para transcrição do instrumento de protesto, qualquer documento que comprove a efetiva prestação, dos serviços e o vínculo contratual que a autorizou. (Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 436, de 27/1/1969)

Art. 21. O sacado poderá deixar de aceitar a duplicata de prestação de serviços por motivo de:

- I - não correspondência com os serviços efetivamente contratados;
- II - vícios ou defeitos na qualidade dos serviços prestados, devidamente comprovados;
- III - divergência nos prazos ou nos preços ajustados.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 19/05/2021 | Edição: 93-A | Seção: 1 - Extra A | Página: 3

Órgão: Atos do Poder Executivo

RETIFICAÇÃO

Na Medida Provisória nº 1.051, de 18 de maio de 2021, publicada no Diário Oficial da União de 19 de maio de 2021, Seção 1, na página 6, nas assinaturas, leia-se: Jair Messias Bolsonaro, Anderson Gustavo Torres, Paulo Guedes, Tarcisio Gomes de Freitas e Bento Albuquerque.

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 19/05/2021 | Edição: 93-A | Seção: 1 - Extra A | Página: 3

Órgão: Atos do Poder Executivo

RETIFICAÇÃO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 18 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

(Publicada no Diário Oficial da União de 19 de maio de 2021, Seção 1)

No parágrafo único do art. 21, onde se lê:

"Art. 21. O DT-e será implementado no território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo federal.

Parágrafo único. As obrigações de que trata o art. 12 serão efetivamente exigidas a partir da data estabelecida no cronograma de que trata o caput."

Leia-se:

"Art. 21. O DT-e será implementado no território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo federal.

Parágrafo único. As obrigações de que trata o art. 13 serão efetivamente exigidas a partir da data estabelecida no cronograma de que trata o **caput**."

JAIR MESSIAS BOLSONARO

Anderson Gustavo Torres

Paulo Guedes

Tarcisio Gomes de Freitas

Bento Albuquerque

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

Ofício nº 131 (CN)

Brasília, em 24 de maio de 2021.

A Sua Senhoria o Senhor
Ruthier de Sousa Silva
Secretário-Geral da Mesa da Câmara dos Deputados

Assunto: Encaminha Medida Provisória.

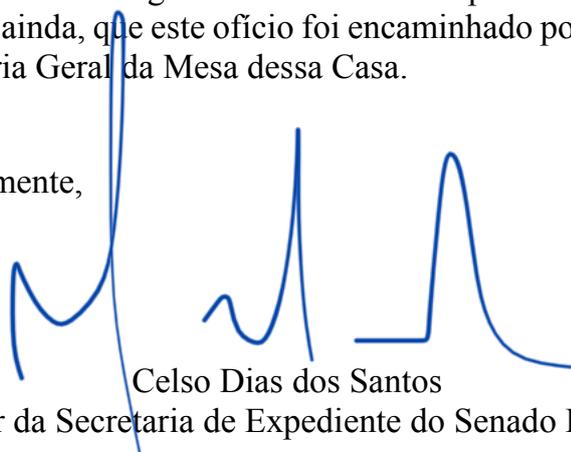
Senhor Secretário-Geral,

De ordem, encaminho a Vossa Senhoria, nos termos do § 8º do art. 62 da Constituição Federal, com a redação dada pela Emenda Constitucional nº 32, combinado com o Ato Conjunto das Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal nº 1, de 31 de março de 2020, a Medida Provisória nº 1.051, de 2021, que “Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968”.

À Medida foram oferecidas 128 (cento e vinte e oito) emendas, as quais podem ser acessadas no portal do Congresso Nacional, juntamente com os demais documentos que compõem a matéria, no seguinte link: “<https://www.congressonacional.leg.br/materias/medidas-provisorias/-/mpv/148500>”.

Esclareço, ainda, que este ofício foi encaminhado por meio digital ao Serviço de Protocolo da Secretaria Geral da Mesa dessa Casa.

Atenciosamente,



Celso Dias dos Santos
Diretor da Secretaria de Expediente do Senado Federal



CONGRESSO NACIONAL

EMENDAS

Apresentadas perante a Comissão Mista destinada a apreciar a **Medida Provisória nº 1051, de 2021**, que *"Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968."*

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
Senador Lucas Barreto (PSD/AP)	001
Deputado Federal Diego Andrade (PSD/MG)	002; 003; 004; 005; 006; 007; 008; 009; 010
Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ)	011; 012; 013; 014; 015; 016; 017; 018; 096; 097; 098; 099
Deputado Federal Pedro Uczai (PT/SC)	019; 020
Deputado Federal Gonzaga Patriota (PSB/PE)	021; 025; 026; 027; 028; 029; 030; 031; 032; 033; 034; 035; 060; 061; 062; 063; 064; 065; 066; 067; 068; 069; 070
Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS)	022; 023; 024
Deputado Federal Capitão Alberto Neto (REPUBLICANOS/AM)	036; 037; 038; 039
Deputado Federal Mauro Lopes (MDB/MG)	040; 041; 042; 043; 044; 045; 046; 047; 048; 049; 050; 051; 052; 053; 054; 055; 056; 057
Deputado Federal Paulo Pimenta (PT/RS)	058
Deputado Federal Igor Timo (PODEMOS/MG)	059
Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP)	071; 072; 073; 074; 075; 076; 077; 078; 079; 080; 095; 102; 103
Deputada Federal Christiane de Souza Yared (PL/PR)	081; 082; 083; 084; 085; 086; 087
Deputado Federal Pastor Gil (PL/MA)	088; 089; 093; 094
Deputado Federal Orlando Silva (PCdoB/SP)	090; 091; 092
Deputado Federal João Campos (REPUBLICANOS/GO)	100; 101
Deputado Federal Lucas Gonzalez (NOVO/MG)	104; 105; 106; 121
Deputado Federal Vanderlei Macris (PSDB/SP)	107; 108; 109; 110; 111; 112;

PARLAMENTARES	EMENDAS NºS
	113; 114; 115; 116; 117; 118; 119; 120; 122
Deputada Federal Jaqueline Cassol (PP/RO)	123; 124; 125; 126; 127
Deputado Federal Danilo Cabral (PSB/PE)	128

TOTAL DE EMENDAS: 128





SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

EMENDA Nº
(a MPV nº 1.051, de 2021)

Inclua-se na Medida Provisória nº 1.051, de 19 de maio de 2021, o seguinte art. 22 com a redação abaixo, renumerando-se os demais:

“**Art. 22.** Fica criada a Autorização de Saída Temporária eletrônica (AST-e) de veículos, de origem estrangeira ou nacional, ingressados na Zona Franca de Manaus – ZFM ou em Área de Livre Comércio - ALC, com os benefícios fiscais previstos na legislação específica, para circulação dentro do território dos respectivos estados, sem a exigibilidade do pagamento de tributos, observadas as normas estabelecidas nesta lei.

§ 1º. A autorização será concedida pela autoridade fiscal a proprietário de veículo residente e domiciliado na ZFM ou em ALC e será válida por 6 (seis) meses, à vista de requerimento eletrônico, instruído com o comprovante de residência, documento comprobatório da propriedade do veículo e termo de responsabilidade relativo aos tributos que incidiriam na internação do veículo, além de declaração expressa do requerente de ciência da obrigatoriedade de retorno do veículo, bem como das consequências penais e fiscais da falsidade nas declarações.

§ 2º. O pedido será imediatamente processado e autorizado pela autoridade fiscal, que poderá revisar o ato a qualquer tempo mediante decisão motivada,

§ 3º. Não se exigirá autorização de saída para os veículos de transporte coletivo de pessoas e de transporte de carga.”

JUSTIFICAÇÃO

A MP nº 1.051, de 2021, tem como objetivo instituir o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), como instrumento para facilitar a execução da operação de transporte de carga.

Neste contexto, a presente emenda também se insere nas políticas de transformação digital do Governo Federal para igualmente reduzir custos e a desburocratização.



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUCAS BARRETO

Assim, a proposta ora apresentada tem por objetivo principal facilitar e regulamentar as saídas temporárias e/ou esporádicas de veículos pertencentes às pessoas físicas e jurídicas, considerando, especialmente, as limitações de pessoal da Secretaria Especial da Receita Federal, o que tem tornado os procedimentos extremamente demorados, para o que se busca tornar a autorização mais fácil a partir de solicitação eletrônica pelo contribuinte, que se obrigará, sob as penas da lei, a juntar documentos e a declarar condições próprias relativas à propriedade do bem e domicílio em área de livre comércio.

Não é demais destacar que as declarações para pessoas físicas e jurídicas, certidões e outros documentos, já são emitidos eletronicamente, independente de atendimento físico. A autodeclaração é suficiente para, no caso de falsidade, submeter o contribuinte às sanções de natureza tributária e criminal. Ademais, averiguar as declarações e confronta-las com a base de dados da receita federal e demais órgãos é procedimento que se tornou comum, não sendo razoável submeter o contribuinte a exigências que não mais fazem sentido atualmente.

A proposta não retira ou reduz o poder de fiscalização das autoridades fiscais, tampouco cria mecanismo que dificulte o controle, especialmente porque limita a autorização eletrônica ao trânsito dentro da unidade federada em que se situa a ZFM ou ALC. A ampliação do prazo reduz a repetição de solicitações e desburocratiza o processo, ao tempo que permite ao cidadão que reside em estado onde se localiza a área de exceção tributária, o direito de ir e vir com o veículo adquirido com benefício fiscal, sem que isso represente um entrave à sua vida cotidiana.

Diante do exposto, roga-se o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente Emenda.

Sala das Comissões,

Senador LUCAS BARRETO
PSD-AP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do parágrafo 8º do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

.....

§8º No âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações poderão ser encaminhadas por meio eletrônico para endereço eletrônico cadastrado formalmente para este fim de forma a assegurar a ciência da imposição da penalidade, nos termos do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

As notificações precisam ser reguladas na lei para assegurar o direito de defesa. Deixar para a administração regular vai permitir a imposição de regras restritivas

que dificultam o direito de defesa e a segurança jurídica dos autuados, o que já ocorre hoje nas regras baixadas pela ANTT, no caso do transporte rodoviário e cargas onde o processo de notificação não é transparente.

Sala da Comissão, de maio de 2021

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do parágrafo 3º do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 16.....
.....

§3º. Os valores da multa mencionada no inciso II do caput serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 e o máximo de R\$ 10.500,00, nos termos do regulamento. (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A multa prevista de R\$ 5.500.000,00 é desproporcional e fere princípios constitucionais da proporcionalidade e da razoabilidade. O parâmetro sugerido para o transporte rodoviário de cargas já está consagrado na Lei nº 11.442/2007.

Sala da Comissão, de maio de 2021

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, o §9º, incisos I, II e III, nos seguintes termos:

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

.....

§9º - As infrações poderão ser punidas com multa, advertência, suspensão e cancelamento.

I. A pena de advertência será aplicada quando a infração tratar de irregularidade sanável, expedida notificação com intuito orientativo e com prazo para o autuado sanar irregularidade. Não sanada a irregularidade, será expedida nova notificação com a aplicação da penalidade correspondente;

II. O cometimento de 2 (duas) ou mais infrações, ainda que na mesma operação de transporte, ensejará a aplicação das respectivas penalidades,

cumulativamente;

III. A notificação de autuação será expedida no prazo máximo de trinta (30) dias, a contar da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente.

JUSTIFICAÇÃO

O procedimento de notificação e autuação da ANTT (TRC) vem trazendo enormes prejuízos para os transportadores pela sua falta de transparência e dificuldade de acesso aos documentos.

Há a necessidade de um prazo para notificação do auto de infração, adotando-se na proposta por analogia o prazo previsto no CTB, visto que na realidade atual as notificações podem chegar ao autuado em até 03 anos, período extremamente extenso que prejudica, e até mesmo inviabiliza, o exercício de defesa, cujos fatos se apagam da memória e dos arquivos, além do que em apenas 30 dias não há como instruir a defesa com documentos de viagens realizadas há 3 anos ou mais!

Sala da Comissão, de maio de 2021

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do Art. 18 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 18. O artigo 2º da Lei no 13.703, de 8 de agosto de 2018, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado pelo Transportador Autônomo de Cargas – TAC.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da MP é atender os TAC dando efetividade à lei do Piso Mínimo. As alterações propostas visam deixar claro que a Lei nº 13.703/2018 tem como finalidade precípua assegurar a justa remuneração reclamada pelo TAC. Assim

se justifica restringir as informações sobre o frete e piso mínimo no DT-e nas hipóteses da contratação do transportador autônomo.

Sala da Comissão, de maior de 2021

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao Art. 4º da Medida Provisória nº 1.051/2021, o §4º, nos seguintes termos:

Art. 4º Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Medida Provisória.

.....

§4º O DT-e deverá conter campo destinado ao registro de toda e qualquer licença ou autorização exigida por órgão público federal para a operação de transporte, desobrigando o transportador do porte de documento físico para sua comprovação.

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que o DT-e pretende ser um documento unificador das informações exigidas pelos vários órgãos federais competentes nas operações de transporte, é razoável que, em contemplando dados de registros, licenças, autorizações, permissões etc., esses sejam dispensados da impressão e do porte obrigatório.

Sala da Comissão, de maio de 2021

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do parágrafo 1º do Art. 4º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 4º Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Medida Provisória.

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações relativas à operação de transporte e previstas em lei, excluídas informações protegidas por sigilo fiscal, bancário e comercial.

JUSTIFICAÇÃO

Estão fora do escopo do DT-e os aspectos fiscais da operação, os negócios ou a situação fiscal do sujeito passivo ou contribuinte. Interessa ao DT-e a perfeita e completa identificação da operação de transporte e não da obrigação tributária ou da situação econômica do contribuinte.

Conjuminando o art. 145 da CF com o art. 198 do CTN, tem-se que o sigilo das informações se justifica no âmbito fazendário ou tributário, de fato, tais informações ao alcance de terceiros e de forma desarrazoada, ou seja, de outros que não sejam o próprio contribuinte e a Administração Tributária ou fora das hipóteses previstas no art. 198, §1º, e no art. 199, CTN, têm o potencial de ferir o direito à privacidade do primeiro, podendo trazer-lhe dano e prejuízo os mais variados.

Sala da Comissão, de maio de 2021

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

O art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica instituído o Documento Eletrônico de Transporte denominado DT-e, exclusivamente digital, de geração e emissão prévias obrigatórias à execução da operação por viagem de transporte de carga em território nacional.

Parágrafo único. Não se aplica o disposto no caput nas operações de coleta e de entrega de carga fracionada.

JUSTIFICAÇÃO

A emissão do DT-e, se aplica ao transporte de carga lotação, assim como às operações de transportes, enquanto a operação de coleta ocorre anterior à unitização da carga para a efetiva prestação de serviços de transportes.

A inaplicabilidade, no caso, deve constar da lei e não ficar à espera de ser adotada na regulamentação. Importante que o Poder Legislativo exerça a sua competência de forma plena.

Sala da Comissão, de maio de 2021

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Acrescente §5º ao Art.13 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 13. Constitui obrigação do embarcador ou do proprietário de carga contratante de serviços de transporte, de seus prepostos ou representantes legais, a geração, a solicitação de emissão, o cancelamento e o encerramento do DT-e emitido, na forma prevista nesta Medida Provisória e em seu regulamento.

.....

§ 3º Em operações de transporte de carga fracionada oriunda de diferentes embarcadores ou destinatários e consolidada pelo transportador para carregamento no mesmo veículo, o transportador ficará responsável pela geração e pela solicitação de emissão de DT-e único que englobe todos os contratos de transporte envolvidos, e caberá aos embarcadores contratantes o rateio proporcional dos custos incorridos.

.....

§5º - O acesso às informações registradas no DT-e deverão ser segregadas ficando restrito a cada um dos agentes o conhecimento das condições relacionadas ao respectivo contrato em que é parte.

JUSTIFICAÇÃO

O acesso deve ser restrito às partes a fim de evitar que informações comerciais, contratuais e de valor de frete sejam enxergadas por terceiros alheios aos contratos dos quais não são partes.

A emenda visa preservar sigilo comercial e fiscal dos contratantes, informações que não podem ficar expostas aos concorrentes e outros que possam ter interesses conflitantes.

Sala da Comissão, de maio de 2021

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do Art. 18 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 18. O artigo 7º da Lei no 13.703, de 8 de agosto de 2018, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 7º. Toda operação de transporte rodoviário de cargas em que houver a contratação ou subcontratação de Transportador Autônomo de Carga-TAC deverá ser realizada mediante a emissão prévia do Documento Eletrônico de Transporte DT-e previamente emitido, contendo informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao TAC.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Nem toda operação de transporte está obrigada à emissão do DT-e, pois, somente as operações que envolvem o TAC terão valor do frete mínimo no DT-e.

A amplitude das informações mencionadas não se aplica ao contrato entre o embarcador e ETC, pois, segundo o objeto da MP de subsidiar Política de Logística e Transporte do Governo Federal, e o que consta da Nota Técnica do Minfra, não interessa para o DT-e as informações de natureza comercial, sobre o negócio entre o embarcador e a ETC, tudo que deve ficar sob o manto de sigilo assegurado na lei e na Constituição.

Sala da Comissão, de maio de 2021



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

		Proposição
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.		

Autor	nº do prontuário
DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ	

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa	4 Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
--	--	---	-----------	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do inciso V do Art. 2º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

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

.....
V – cancelamento de DT-e: serviço de desconstituição de DT-e emitido mediante solicitação da entidade geradora ou de seu preposto, tornando-o sem efeito para a operação de transporte;” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O termo “entidade geradora” engloba todos os entes passíveis de gerar o DT-e, desta forma não deixará dúvida quanto aos agentes que podem solicitar esse procedimento. Não encontramos justificativa para a limitação contida na MP.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
20/05/2021			



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

--

Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.

Autor DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ

nº do prontuário

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
--	--	--	--	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, o seguinte §9º e seus respectivos incisos I, II e III:

“Art. 16.....

§9º As infrações poderão ser punidas com multa, advertência, suspensão e cancelamento, de acordo com as seguintes prescrições:

I - A pena de advertência será aplicada quando a infração tratar de irregularidade sanável, expedida notificação com intuito orientativo e com prazo para o autuado sanar irregularidade. Não sanada a irregularidade, será expedida nova notificação com a aplicação da penalidade correspondente;

II - O cometimento de 2 (duas) ou mais infrações, ainda que na mesma operação de transporte, ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente;

III - A notificação de autuação deverá ser expedida no prazo máximo de trinta (30) dias, contado da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente;

IV - A notificação da sanção será expedida no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente;

V – Havendo defesa prévia tempestivamente protocolada pelo

interessado, o prazo de que trata o Inciso IV será de 360 (trezentos e sessenta) dias.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O procedimento de notificação e autuação da Agência Nacional de Transporte Terrestre-ANTT ao Transporte Rodoviário de Cargas-TRC vem trazendo enormes prejuízos para os transportadores pela sua falta de transparência e dificuldade de acesso aos documentos.

Há a necessidade de um prazo para notificação do auto de infração, adotando-se na proposta, por similaridade, o prazo previsto no CTB, visto que na realidade atual as notificações podem chegar ao autuado em até 03 anos, período extremamente extenso, prejudicando e inviabilizando o exercício do direito de defesa. O registro dos fatos e dos documentos ficam prejudicados no decorrer do tempo diante da morosidade, de modo a ocorrer, corriqueiramente, a perda dos arquivos. Alinhado a isso, há de se registrar que em apenas 30 dias não há como instruir a defesa com documentos de viagens realizadas há 3 anos ou mais. Portanto, é necessário haver harmonia e razoabilidade entre a notificação da infração e o exercício do direito de defesa.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
20/05/2021			



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

	Proposição
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.	

Autor	nº do prontuário
DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ	

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa	4 Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
--	--	---	-----------	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do parágrafo 3º do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

§3º. Os valores da multa mencionada no inciso II do caput serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 e o máximo de R\$ 10.500,00, nos termos do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

A multa prevista de R\$ 5.500.000,00 é desproporcional e fere princípios constitucionais da proporcionalidade e da razoabilidade. O parâmetro sugerido para o transporte rodoviário de cargas já está consagrado na Lei nº 11.442/2007.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
/ /			



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

		Proposição
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.		

Autor	nº do prontuário
DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ	

1. <input checked="" type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. <input type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
---	--	--	-------------------------------------	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA SUPRESSIVA

Suprimir o §1º e seus incisos do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021.

JUSTIFICAÇÃO

Em sendo aplicadas as penalidades previstas de suspensão e cancelamento às geradoras de DT-e, em se tratando de empresa de transporte, resultará na inviabilização da continuidade da sua atividade e da sua prestação dos serviços, o que caracteriza verdadeira cassação e cerceamento ao exercício de atividade protegida e livre conforme mandamento constitucional, podendo ainda colocar em risco os usuários dos serviços por ela fornecidos.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
/ /			



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

	Proposição
	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.

Autor	nº do prontuário
DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ	

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
--	--	--	--	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescente §5º ao Art.13 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 13. Constitui obrigação do embarcador ou do proprietário de carga contratante de serviços de transporte, de seus prepostos ou representantes legais, a geração, a solicitação de emissão, o cancelamento e o encerramento do DT-e emitido, na forma prevista nesta Medida Provisória e em seu regulamento.

.....

§5º - O acesso às informações registradas no DT-e deverão ser segregadas ficando restrito a cada um dos agentes o conhecimento das condições relacionadas ao respectivo contrato em que é parte.

JUSTIFICAÇÃO

O acesso deve ser restrito às partes a fim de evitar que informações comerciais, contratuais e de valor de frete sejam enxergadas por terceiros alheios aos contratos dos quais não são partes.

A emenda visa preservar sigilo comercial e fiscal dos contratantes, informações que não podem ficar expostas aos concorrentes e outros que possam ter interesses conflitantes.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
/ /			



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

		Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.
--	--	---

Autor DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ	nº do prontuário
---	------------------

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
--	--	--	--	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescentar §3º ao Art. 9º da Medida Provisória nº1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 9º O DT-e será gerado por pessoa jurídica de direito privado denominada entidade geradora de DT-e, registrada pelo Ministério da Infraestrutura, na forma prevista em regulamento....

.....

§3º. A responsabilidade pela geração e solicitação de emissão do DT-e será do Transportador, e os custos tarifários serão suportados pelo Embarcador.

§4º. O gerador poderá fazer uso de sistema próprio, ou, alternativamente, usar sistema de Entidade Geradora de DT-e autorizada pelo Ministério da Infraestrutura na forma do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

Deixar clara a responsabilidade dos envolvidos, em especial do transportador, prevendo-se expressamente a possibilidade de geração do DTe pelo mesmo, além de dar opção ao usuário em utilizar outros sistemas disponíveis no mercado.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
/ /			



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

		Proposição
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.		

Autor	nº do prontuário
DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ	

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
--	--	--	--	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao Art. 4º da Medida Provisória nº 1.051/2021, o §4º, nos seguintes termos:

Art. 4º Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Medida Provisória.

.....
 §4º O DT-e deverá conter campo destinado ao registro de toda e qualquer licença ou autorização exigida por órgão público federal para a operação de transporte, desobrigando o transportador do porte de documento físico para sua comprovação.

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que o DT-e pretende ser um documento unificador das informações exigidas pelos vários órgãos federais competentes nas operações de transporte, é razoável que, em contemplando dados de registros, licenças, autorizações, permissões etc., esses sejam dispensados da impressão e do porte obrigatório.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
/ /			



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

	Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.
--	---

Autor DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ	nº do prontuário
---	------------------

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input checked="" type="checkbox"/> Modificativa	4 Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
--	--	---	-----------	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do § 1º do art. 4º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 4º

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações relativas à operação de transporte e previstas em lei, excluídas informações protegidas por sigilo fiscal, bancário e comercial.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Estão fora do escopo do DT-e os aspectos fiscais da operação, os negócios ou a situação fiscal do sujeito passivo ou contribuinte. Interessa ao DT-e a perfeita e completa identificação da operação de transporte e não da obrigação tributária ou da situação econômica do contribuinte.

Conjuminando o art. 145 da CF com o art. 198 do CTN, tem-se que o sigilo das informações se justifica no âmbito fazendário ou tributário, de fato, tais informações ao alcance de terceiros e de forma desarrazoada, ou seja, de outros que não sejam o próprio contribuinte e a Administração Tributária ou fora das hipóteses previstas no art. 198, §1º, e no art. 199, CTN, têm o potencial de ferir o direito à privacidade do primeiro, podendo trazer-lhe dano e prejuízo os mais variados.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1051, DE 18 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA Nº

2021: Dê-se a seguinte redação aos artigos 1º e 4º da MP nº 1.051, de

“Art. 1º

§1º [...]

§2º [...]

§3º Nas operações de transporte ferroviário de cargas a emissão do DT-e será facultativa e poderá ser feita na chegada ao destino final ou no momento de emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e.

Art. 4º...

[...]

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados, e informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Medida Provisória, na forma prevista em regulamento, excluídas informações protegidas por sigilo fiscal, bancário, comercial e informações confidenciais de toda a ordem.

[...]

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o texto da MP 1.051/2021, um dos objetivos do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e seria a simplificação e desburocratização, com a substituição de diversas providências, obrigações e documentos. Ademais, parece visar também a reunião e coleta de informações sobre transporte como ferramenta para subsidiar a formulação de políticas públicas.

O DT-e poderia, em tese, ter o potencial, em setores como transporte rodoviário de cargas, de eliminar ou prever a eliminação de determinadas obrigações ao reuni-las em um só meio eletrônico. Ademais, como o transporte de cargas por rodovias não é serviço público concedido, compreende-se que a coleta de informações por meio de um documento federal possa servir a um propósito de interesse público, já que, em não havendo uma relação contratual tradicional de concessão entre União e prestadores desse serviço, é natural que a assimetria de informações quanto à exploração da atividade econômica seja maior.

Porém, quando se observa a realidade do setor ferroviário, nota-se que sua atividade repousa sobre premissas muito diversas do transporte rodoviário. Em primeiro lugar, o transporte ferroviário de cargas é objeto de contratos de concessão fortemente regulados pela ANTT, em que já existe obrigação de compartilhamento de informações acerca da prestação de serviços. Comumente, a Agência Reguladora solicita às empresas do setor grandes quantidades de informações, as quais são prestadas rotineira e habitualmente e servem para a melhor fiscalização e aprimoramento das políticas públicas por parte do Poder Concedente. Logo, no caso das ferrovias, o DT-e, como meio de coleta de informações, consistiria em providência redundante e desnecessária, uma vez que a União, por meio do Ministério da Infraestrutura e especialmente a Agência Nacional de Transportes Terrestres possui amplo acesso e controle de informações operacionais necessárias à formulação de políticas.

Em segundo lugar, e ainda mais importante, outras premissas que poderiam ser válidas para modais diversos não são observadas no que tange às malhas ferroviárias. Cite-se em especial a alegada profusão de documentos e obrigações a serem unificadas pelo DT-e, o que não ocorre no caso das cargas ferroviárias. Atualmente, as empresas concessionárias de transporte ferroviário têm a obrigação de emitir apenas dois documentos, o CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico) e o MDF-e (Manifesto de Documentação Eletrônica). O CT-e, inclusive, é o documento utilizado para fazer a cobrança ao cliente das ferrovias e para gerar os registros contábeis e fiscais (substitui a emissão de nota fiscal no transporte de carga de terceiros). Já o MDF-e serve a outros propósitos, sendo um documento mais amplo que reúne diversos CT-e e outras informações. Os documentos gerados atualmente foram criados e desenvolvidos ao longo dos anos com a

participação efetiva das empresas de transporte, portanto contemplando as particularidades do modal.

Em que pese serem documentos de competência estadual, suas informações já são compartilhadas com a União por meio de acordos específicos por intermédio do Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ. Hoje já se compartilham 99% das informações do MDF-e. De 296 campos existentes no MDF-e, 293 são compartilhados, apenas 3 não são por conta de sigilo fiscal.

Cabe ressaltar que a emissão de tais documentos restará inalterada com a criação do DT-e, e não há outras obrigações burocráticas a serem substituídas e unificadas nesse contexto relativamente ao transporte ferroviário de cargas. Ou seja, o Documento Eletrônico de Transporte invariavelmente significará a criação de uma nova obrigação para o concessionário, sem nenhuma vantagem de aumento de eficiência para o transportador, o usuário ou mesmo o formulador de política pública. Ainda, redundará em custos adicionais não somente com a emissão individual, mas principalmente adaptações complexas de sistemas integrados de gestão das empresas, o que pode resultar, em última análise, em possível aumento de tarifas ou mesmo afetar equações de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, trazendo também fator de inibição para investidores de longo prazo em infraestrutura. E essas consequências indesejadas, que se devem à particularidades e idiosincrasias do setor ferroviário não observáveis necessariamente em outros modais, vão contra os propósitos de desburocratizar e simplificar, constantes no inciso I da própria Medida Provisória.

Desta feita, a presente emenda propõe que seja estabelecida a facultatividade de emissão do DT-e para o transporte ferroviário de cargas, possibilitando, assim, que aferição sobre a efetiva capacidade de desburocratizar a atividade econômica que o DT-e poderia trazer seja feita pelo próprio mercado, que é, em última análise, o maior interessado na redução de custos, diminuição de fardo regulatório e simplificações de formalidades. No mais, em eventualidade futura de um convênio ou acordo entre União e Estados para supressão do MDF-e e CT-e e incorporação desses instrumentos no DT-e, possivelmente as concessionárias dos serviços já terão estímulo suficiente para, constatando a vantajosidade da medida, aderirem naturalmente – e não forçosamente – à emissão do documento, para assim se concretizar de fato uma realidade de unificação e desburocratização.

Somando-se a essa proposta, está a sugestão de que, no caso do modal ferroviário, a emissão de DT-e possa se dar em qualquer momento até a chegada ao destino final, e não somente de forma prévia. Isso porque, atualmente, as ferrovias já são autorizadas por Estados a emitirem os documentos obrigatórios antes da chegada a um porto, por exemplo, medida que tem motivo e utilidade relevantes. Considerando a possibilidade de

algum terminal de destino em uma zona portuária ou estar lotado ou ter tido algum problema, é comum que uma composição altere o terminal de destino durante a vigem, por questões meramente logísticas e de eficiência como essas, o que não seria possível caso o documento tenha obrigação de emissão prévia. Novamente, frise-se que essa é outra questão que se deve a particularidades do transporte ferroviário de cargas, já reconhecida expressamente no âmbito estadual.

Por fim, é necessário que se estabeleçam limites claros com relação às informações a constarem no DT-e, para que não se exijam dados ou providências que possam oferecer risco não somente ao sigilo comercial, fiscal e bancário, mas às informações confidenciais em geral que envolvam a prestação de serviços e os contratos. Tal preocupação visa preservar a segurança jurídica relativamente às atividades exploradas, as expectativas em relação às estratégias comerciais confidenciais e informações sensíveis dos negócios, a fim de garantir a viabilidade de sua exploração. Assim, sugere-se manter a disposição de que o DT-e reúna diversos tipos de informação, conforme consta atualmente no §1º do artigo 4º da MP, preservando seu texto original, mas com a ressalva de proteção à informações sensíveis de caráter fiscal, comercial, bancário e confidenciais em geral.

Por todo o exposto, contamos com a colaboração dos nobres Pares para a aprovação da presente Emenda.

Sala das Comissões, maio de 2021.

PEDRO UCZAI
Deputado Federal (PT-SC)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1051, DE 18 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se o seguinte artigo à MPV 1.051, de 18 de maio de 2021, que passa a vigorar acrescido da seguinte redação:

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

[...]

Art. x

“O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 - Lei dos Portos , dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2025.”

[...]

JUSTIFICAÇÃO

Neste momento decisivo para o desenvolvimento de nosso País, os setores responsáveis pela infraestrutura de transporte estão diante do desafio de vencer as barreiras burocráticas e ineficiências para atuar de maneira competitiva e eficaz, colaborando para a diminuição dos entraves. É consenso, entre os especialistas, que é absolutamente necessário investir

nos modais ferroviário e aquaviário para equilibrar a matriz de transportes brasileira, muito dependente do setor rodoviário de cargas.

Criado pela Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, com intuito de incentivar o investimento na modernização dos portos e terminais brasileiros, o Reporto é um regime tributário especial, cuja característica principal é a desoneração tributária da aquisição de máquinas. Em 2008 esse Regime foi ampliado e foram acrescentados novos beneficiários, em especial itens industriais relacionados com o setor ferroviário. A vigência do Reporto se encerrou em 31 de dezembro de 2020 (art. 16 da Lei nº 11.033/2004), e a presente emenda reproduz *ipsis literis* a disposição atual do artigo 16 citado, inovando apenas quanto à extensão do prazo para 31/12/2025.

O Reporto permite aquisições nos mercados interno e externo com desoneração de IPI, PIS, COFINS e Imposto de Importação (II), destacando que este vale apenas para aquisição de bens sem similar nacional. Os Estados, por sua vez, podem conceder isenção de ICMS e quanto aos bens importados que forem definidos pelo Poder Executivo. Para os transportes aquaviário e ferroviário de carga, os bens que podem ser adquiridos são aparelhos e instrumentos de pesagem, guinchos, guindastes, empilhadeiras, trilhos, locomotivas, vagões, dentre outros.

Ressalte-se que, sem o Reporto, toda a carteira de investimentos já em andamento está sendo afetada, tendo em vista sua consideração nos atuais contratos e projetos, ensejando reequilíbrio econômico-financeiro e fatalmente acarretando a redução significativa dos investimentos a serem realizados, conforme apontam os dados enviados no anexo a esta correspondência.

Estamos vivenciando um momento oportuno no que toca aos investimentos no setor ferroviário de carga e portuário, uma vez que o cenário é de transformação e crescimento. Pelas ferrovias, de um lado, temos a prorrogação antecipada de contratos, com projeção de investimentos superiores a 40 bilhões de reais nos próximos anos. Por outro lado, o aumento da eficiência e da capacidade das instalações portuárias passa, necessariamente, pela aquisição de equipamentos e máquinas para a movimentação das cargas e mercadorias. Os terminais portuários estão inseridos no início da cadeia de valor para os produtos de exportação, e para atividades que dependem de importação de equipamentos e insumos. Cerca de 80% do fluxo de comércio exterior brasileiro em termos monetários e mais de 95% em peso (SECEX, 2017) passam pelos terminais portuários. A eficiência dos portos tem, portanto, efeito multiplicador sobre toda a economia do país.

Por todo o exposto, contamos com a colaboração dos nobres Pares para a aprovação da presente Emenda.

Sala das Comissões, maio de 2021.

PEDRO UCZAI
Deputado Federal (PT-SC)

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprimir o §1º e incisos do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021.

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

§ 1º...

I....

II....

JUSTIFICAÇÃO

Em sendo aplicadas as penalidades previstas de suspensão e cancelamento às geradoras de DT-e, em se tratando de empresa de transporte, resultará na inviabilização da continuidade da sua atividade e da sua prestação dos serviços, o que caracteriza verdadeira cassação e cerceamento ao exercício de atividade protegida e livre conforme mandamento constitucional, podendo ainda colocar em risco os usuários dos serviços por ela fornecidos.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 18 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Inclua-se onde couber:

O art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13 - É de contratação exclusiva da ETC o seguro obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C) em apólice única por RNTRC da empresa, vedada a estipulação pelo contratante dos serviços ou de terceiros”. (NR)

JUSTIFICATIVA

O sistema de transporte rodoviário de cargas possui grande complexidade de operações quando da prestação deste tipo de serviço. Na mais das vezes, as cargas em veículo transportador não se dão em forma de lotação, ou seja, com somente um embarcador e um destinatário. Por regra, o transporte rodoviário realiza-se de forma fracionada, existindo, no mesmo serviço de transporte, cargas com diversos embarcadores e diferentes destinatários.

Nos termos da redação do art. 13, que ora se pretende alterar, é dada alternativa de o contratante dos serviços de transportes (embarcador) realizar este seguro contra perdas ou danos causados à carga. Tal regra, por natural, traz enormes prejuízos para as transportadoras, vez que a maioria dos grandes embarcadores contrata diretamente, em nome do transportador, apólice de seguro, estabelecendo, por consequência, regras próprias em plano de gerenciamento de riscos. Essa disparidade de exigências das seguradoras causa burocracia e grandes perdas operacionais às transportadoras, que se veem obrigadas, em uma mesma viagem, a adotar diversos procedimentos de acordo com a exigência de cada companhia de seguros e/ou gerenciadora, além de acarretar aumento no

custo do frete, que repercute diretamente na cadeia de comercialização de todos os produtos.

Sendo assim, a alteração do art. 13 da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, ao determinar que a obrigatoriedade de contratação do RCTR-C é exclusiva da transportadora, resolve, em definitivo, os problemas causados a este modal de transportes.

Sala das Comissões, em de de 2021.

Jerônimo Goergen

Deputado Federal

PP/RS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 18 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se a Medida Provisória nº 1.051/2021, onde couber, disposição nos seguintes termos:

Art. Ficam anistiadas as indenizações decorrentes de infrações ao disposto no artigo 5º, parágrafo 4º da Lei nº. 13.703 de 8 de agosto de 2018.

JUSTIFICAÇÃO

O piso mínimo de frete tem gerado inúmeros litígios entre os contratantes de transporte, ante a falta de decisão pelo Supremo Tribunal Federal modulando a aplicação da Lei.

Enquanto não acontece uma decisão esclarecedora e definitiva, as empresas acabam acumulando um passivo oculto que no futuro acabará provocando incontornáveis consequências de falências fechamento de muitas delas com a consequente redução de postos de trabalho.

A pacificação dessas relações será de grande importância, o que será alcançado com a medida preconizada na presente emenda.

Sala das Comissões, em de de 2021.

Jerônimo Goergen

Deputado Federal

PP/RS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 18 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao Art. 18 da Medida Provisória nº 1.051/2021, alteração ao nos seguintes termos:

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

...

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir do dia 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, sendo anistiadas as indenizações decorrentes de infrações ocorridas até 31 de maio de 2021.

JUSTIFICAÇÃO

O piso mínimo de frete tem gerado inúmeros litígios entre os contratantes de transporte, ante a falta de decisão pelo Supremo Tribunal Federal modulando a aplicação da Lei.

Enquanto não acontece uma decisão esclarecedora e definitiva, as empresas acabam acumulando um passivo oculto que no futuro acabará provocando incontornáveis consequências de falências fechamento de muitas delas com a consequente redução de postos de trabalho.

A pacificação dessas relações será de grande importância, o que será alcançado com a medida preconizada na presente emenda.

Sala das Comissões, em de de 2021.

Jerônimo Goergen
Deputado Federal
PP/RS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao Art. 4º da Medida Provisória nº 1.051/2021, o §4º, nos seguintes termos:

Art. 4º Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Medida Provisória.

...

...

§4º O DT-e deverá conter campo destinado ao registro de toda e qualquer licença ou autorização exigida por órgão público federal para a operação de transporte, desobrigando o transportador do porte de documento físico para sua comprovação.

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que o DT-e pretende ser um documento unificador das informações exigidas pelos vários órgãos federais competentes nas operações de transporte, é razoável que, em contemplando dados de registros, licenças, autorizações, permissões etc., esses sejam dispensados da impressão e do porte obrigatório.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do parágrafo 1º do Art. 4º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 4º Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Medida Provisória.

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações relativas à operação de transporte e previstas em lei, excluídas informações protegidas por sigilo fiscal, bancário e comercial.

JUSTIFICAÇÃO

Estão fora do escopo do DT-e os aspectos fiscais da operação, os negócios ou a situação fiscal do sujeito passivo ou contribuinte. Interessa ao DT-e a perfeita e completa identificação da operação de transporte e não da obrigação tributária ou da situação econômica do contribuinte.

Conjuminando o art. 145 da CF com o art. 198 do CTN, tem-se que o sigilo das informações se justifica no âmbito fazendário ou tributário, de fato, tais informações ao alcance de terceiros e de forma desarrazoada, ou seja, de outros que não sejam o próprio contribuinte e a Administração Tributária ou fora das hipóteses previstas no art. 198, §1º, e no art. 199, CTN, têm o potencial de ferir o direito à privacidade do primeiro, podendo trazer-lhe dano e prejuízo os mais variados.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se Ao Art. 2º da Medida Provisória nº 1.051/2021 o incisos VIII, seguintes termos:

“Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

...

...

VIII – Carga de pequena monta: operação de transporte de pequenas cargas é aquela realizada por meio de veículos de pequeno porte, especialmente os utilizados na operação do transporte de cargas fracionadas.

JUSTIFICAÇÃO

O inciso V serve para englobar todos os entes passíveis de gerar o DT-e.

O inciso VIII busca conceituar a “pequena monta” para deixar fora do escopo do DT-e nas operações que não têm impacto nas políticas públicas no âmbito do Minfra.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o §5º ao Art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021, com a seguinte redação:

§5º. Não estão obrigados à emissão do DT-e as operações que envolvem:

- I. Transporte internacional de carga, mesmo que de trânsito de passagem;
- II. Transporte ao amparo de Despacho de Trânsito Aduaneiro - DTA;
- III. Transporte Intermunicipal, Interestadual e internacional de Passageiros;
- IV. Transporte de cargas com origem e destino no mesmo Município e região metropolitana;
- V. Transporte público coletivo de passageiros municipal ou semiurbano, de competência Municipal;
- VI. Transporte de mercadoria de pequena monta, transporte de carga em veículo categoria particular, sem finalidade comercial ou lucrativa;
- VI. Serviços de entregas expressas e de encomendas rápidas, respeitadas as definições legais de peso, dimensões e valor.

JUSTIFICAÇÃO

O que se busca com a adição dessas excepcionalidades em Lei e não em regulamento é dar maior previsibilidade e estabilidade possível às relações jurídicas e operacionais, ou seja, segurança jurídica para aqueles que, de fato, não fazem parte escopo do projeto de criação do DT-e.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, o §9º, incisos I, II e III, nos seguintes termos:

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

...

...

§9º - As infrações poderão ser punidas com multa, advertência, suspensão e cancelamento.

I. A pena de advertência será aplicada quando a infração tratar de irregularidade sanável, expedida notificação com intuito orientativo e com prazo para o autuado sanar irregularidade. Não sanada a irregularidade, será expedida nova notificação com a aplicação da penalidade correspondente;

II. O cometimento de 2 (duas) ou mais infrações, ainda que na mesma operação de transporte, ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente;

III. A notificação de autuação será expedida no prazo máximo de trinta (30) dias, a contar da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente.

JUSTIFICAÇÃO

O procedimento de notificação e autuação da ANTT (TRC) vem trazendo enormes prejuízos para os transportadores pela sua falta de transparência e dificuldade de acesso aos documentos.

Há a necessidade de um prazo para notificação do auto de infração, adotando-se na proposta por analogia o prazo previsto no CTB, visto que na realidade atual as notificações podem chegar ao autuado em até 03 anos, período extremamente extenso que prejudica, e até mesmo inviabiliza, o exercício de defesa, cujos fatos se apagam da memória e dos arquivos, além do que em apenas 30 dias não há como instruir a defesa com documentos de viagens realizadas há 3 anos ou mais!

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do parágrafo 3º do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

§3º. Os valores da multa mencionada no inciso II do caput serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 e o máximo de R\$ 10.500,00, nos termos do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

A multa prevista de R\$ 5.500.000,00 é desproporcional e fere princípios constitucionais da proporcionalidade e da razoabilidade. O parâmetro sugerido para o transporte rodoviário de cargas já está consagrado na Lei nº 11.442/2007.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

**Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o §3º do Art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 1º.....

§3º - Não se aplica o disposto no caput nas operações de coleta de carga fracionada.

JUSTIFICAÇÃO

A emissão do DT-e, se aplica ao transporte de carga lotação, assim como às operações de transportes, enquanto a operação de coleta ocorre anterior à unitização da carga para a efetiva prestação de serviços de transportes.

A inaplicabilidade, no caso, deve constar da lei e não ficar à espera de ser adotada na regulamentação. Importante que o Poder Legislativo exerça a sua competência de forma plena.

Sala da Comissão, 20 DE MAIO DE 2021

Deputado Gonzaga Patriota

PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do parágrafo 8º do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

...

...

§8º No âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações poderão ser encaminhadas por meio eletrônico para endereço eletrônico cadastrado formalmente para este fim de forma a assegurar a ciência da imposição da penalidade, nos termos do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

As notificações precisam ser reguladas na lei para assegurar o direito de defesa. Deixar para a administração regular vai permitir a imposição de regras

restritivas que dificultam o direito de defesa e a segurança jurídica dos autuados, o que já ocorre hoje nas regras baixadas pela ANTT, no caso do transporte rodoviário e cargas onde o processo de notificação não é transparente.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do inciso V do Art. 2º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

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

...

...

V – cancelamento de DT-e: serviço de desconstituição de DT-e emitido mediante solicitação da entidade geradora ou de seu preposto, tornando-o sem efeito para a operação de transporte; e

...

JUSTIFICAÇÃO

O termo “entidade geradora” engloba todos os entes passíveis de gerar o DT-e

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

**Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Inserir o §4º ao Art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

§4º - O DT-e será emitido pelas empresas de transporte de valores e de passageiros, quando realizarem o transporte de cargas para terceiros e mediante remuneração.

JUSTIFICAÇÃO

As empresas de transporte de valores e de passageiros transportam cargas para terceiros mediante remuneração, portanto, devendo ser submetidas ao mesmo tratamento das ETC, nos termos da Lei 11.442/07.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

**Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do Art. 18 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 18. O artigo 2º da Lei no 13.703, de 8 de agosto de 2018, passam a vigorar com as seguintes redações:

...

“Art. 2º A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado pelo Transportador Autônomo de Cargas – TAC.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da MP é atender os TAC dando efetividade à lei do Piso Mínimo. As alterações propostas visam deixar claro que a Lei nº 13.703/2018 tem como

finalidade precípua assegurar a justa remuneração reclamada pelo TAC. Assim se justifica restringir as informações sobre o frete e piso mínimo no DT-e nas hipóteses da contratação do transportador autônomo.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 18 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o §5º do Art. 13 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 13.....

§5º Nas operações de pagamento de frete ao Transportador Autônomo de Carga – TAC e seus equiparados, consoante Art.5º-A, da Lei nº11.442/2007, além das obrigações constantes desta Medida Provisória e seu regulamento, as Entidades Geradoras de DT-e deverão possuir autorização do Banco do Central do Brasil para atuar como Instituições de Pagamento – IP, sendo ainda vedado às mesmas:

- I – efetuar a cobrança de qualquer tarifa ou encargo do TAC e equipados na prestação de serviços de pagamento de frete;
- II – prestar serviço com exclusividade para qualquer empresa ou grupo econômico contratante do serviço de transporte; e
- III - vínculo societário, direto ou indireto, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia ou qualquer das partes do contrato de transporte.

JUSTIFICAÇÃO



O objetivo com este parágrafo e seus incisos é criar uma condição diferenciada para a geração do DT-e quando se tratar de pagamento do frete ao TAC.

Com a introdução de tais disposições, ficam criadas condições específicas para o pagamento de frete ao TAC, dando-lhe segurança na operação e inibição de simulações e fraudes, as quais ainda ocorrem, mesmo com a vigência do Art.5º-A da Lei nº11.442/2007, e a fiscalização da ANTT. É de conhecimento de todos que em mais de 80% das operações de transporte, onde existe a subcontratação do TAC, ainda é praticada a “carta-frete”. A introdução do DT-e, onde a geradora pode ser o próprio contratante do TAC, não modificará esta condição.

Assim sendo, sugerimos um procedimento específico o que, com certeza, reduzirá de forma drástica e justa os abusos cometidos contra a classe dos caminhoneiros.

Sala da Comissão, 21 de maio de 2021.

Deputado Capitão Alberto Neto
Republicanos/AM



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 18 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se, onde couber, os artigos abaixo na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art... O Art. 3º da Lei 10.637/2002 passa a vigorar acrescido do inciso XII do caput e §23º, com a seguinte redação:

...

XII - armazenagem de mercadoria e frete na operação de venda, nos casos dos incisos I e II, quando o ônus for suportado pelo vendedor.”

...

“§ 23. A pessoa jurídica que contratar serviço de transporte de carga prestado por:

I – pessoa física, transportador autônomo, poderá descontar, do PIS devido em cada período de apuração, crédito presumido calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços;

II - pessoa jurídica, optante pelo SIMPLES, poderá descontar, do PIS devido em cada período de apuração, crédito calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços.”.



Art.. O § 19º do Art. 3º da Lei 10.833, de 29 de setembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.3º...

...

§ 19. A pessoa jurídica que contratar serviço de transporte de carga prestado por:

I – pessoa física, transportador autônomo, poderá descontar, da COFINS devida em cada período de apuração, crédito presumido calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços;

II - pessoa jurídica, optante pelo SIMPLES, poderá descontar, da COFINS devida em cada período de apuração, crédito calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços.

JUSTIFICAÇÃO

No aspecto tributário, considerando a possibilidade de contratação direta do TAC pelo embarcador, devemos trazer para um nível de competitividade adequado, trazendo a possibilidade dos créditos tributários de PIS e COFINS.

Assim sendo, as alterações aqui apresentadas promovem no caso da contratação do TAC a possibilidade do embarcador (proprietário da carga) se creditar do PIS e COFINS, equilibrando-se assim na oferta de serviço com as empresas de transporte de carga – ETC.

Sala da Comissão, 21 de maio de 2021.

Deputado Capitão Alberto Neto
Republicanos/AM



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 18 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se, onde couber, o artigo abaixo na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art... Em operações de transporte onde seja utilizado o sistema da Nota Fiscal Fácil (NFF) com a emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) por parte do TAC para o proprietário ou consignatário da mercadoria transportada, o DT-e deverá ser gerado e emitido nos termos desta lei pelo próprio TAC.

§1º Fica facultado ao TAC transferir as obrigações fiscais e legais inerentes a geração, emissão e recolhimento de tributos de qualquer espécie ou natureza, relativos a sua prestação de serviços de transporte, à entidade sindical de Transportadores Autônomos de Carga, de abrangência nacional, na figura de substituto tributário.

§2º Para efeito do §1º, a CNTA – Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, entidade sindical de abrangência nacional, fica autorizada e legitimada como substituta tributária do TAC, nos termos da lei, podendo assim realizar o controle, emissão e gestão dos documentos fiscais inerentes à operação de transporte.

§3º Recebido o valor do frete pelo TAC e registrado conforme o sistema previsto no Art.5º-A da Lei nº11.442/2007, competirá ao substituto



tributário indicado pelo TAC proceder à retenção dos valores e o recolhimento dos tributos, encaminhando ao TAC os comprovantes de pagamento.

JUSTIFICAÇÃO

A emenda aqui apresentada visa consubstanciar a contratação direta do TAC de forma que o mesmo possa efetuar sua prestação de serviço diretamente ao proprietário da mercadoria, também chamado de embarcador.

Devemos lembrar que o Ajuste SINIEF 37 de 19 de dezembro de 2019, do Conselho de Política Fazendária – CONFAZ, instituiu o regime especial da Nota Fiscal Fácil, envolvendo o Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e e o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais – MDF-e, emitidos diretamente pelo TAC – Transportador Autônomo de Carga, com a utilização do seu CPF e sem a necessidade de CNPJ.

Esta possibilidade, com certeza, representará um aumento de renda do TAC e, ao mesmo tempo, redução do custo do transporte para o proprietário da carga.

As cargas viáveis para o transporte para o TAC dentro do sistema da NFF são commodities a exemplo de: produtos agrícolas, siderúrgicos, entre outros.

É público e notório que a atividade exercida pelo TAC não lhe permite realizar trabalhos administrativos de qualquer espécie para o exercício de sua atividade, desta forma, a possibilidade de um substituto tributário, através de uma entidade de classe, irá propiciar que esta realize todo um trabalho de gerenciamento e controladoria para o caminhoneiro.

Face a todo o exposto, é de suma importância a inclusão do referido dispositivo legal, como forma de viabilizar o trabalho direto do TAC junto ao dono da mercadoria (embarcador).



O dispositivo em referência não representa uma obrigatoriedade ao TAC de se utilizar do substituto tributário, sendo uma opção ao TAC, de acordo com sua conveniência .

Devemos destacar que o procedimento do substituto tributário torna mais efetivo o recebimento pelo Estado dos tributos incidentes na operação evitando-se, assim, o surgimento de passivo tributário nesta nova modalidade de contratação de transporte.

O embasamento legal para a permissão do substituto tributário se encontra no Artigo 121, do Código Tributário Nacional.

Sala da Comissão, 21 de maio de 2021.

Deputado Capitão Alberto Neto
Republicanos/AM



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 18 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do artigo 17 na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 17.....

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

Parágrafo único. No caso de contratação direta do TAC pelo proprietário da mercadoria, a relação se dará nos termos desta Lei, configurando-se como de natureza comercial, nos termos do caput deste artigo.

JUSTIFICAÇÃO

Considerando a possibilidade de contratação direta e emissão de documentos fiscais (MDF-e e CT-e) por parte do TAC, fica caracterizada a relação comercial, e a fim de consagrar, de maneira inequívoca tal modalidade de relação, é oportuno ratificá-la



com a inclusão do parágrafo único no Art.5º, da Lei nº11.442/2007 de forma a apaziguar os interesses de embarcadores e TACs no desenvolvimento nesta nova forma de prestação de serviços de transporte.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do artigo 17 na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 17.....

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta de depósito, poupança, conta de pagamento pré-paga, mantidas em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil ou outro meio de pagamento eletrônico regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT de livre escolha do TAC e informado no respectivo Documento Eletrônico de Transporte – DT-e.

§1º Equiparam-se ao TAC para os fins do caput deste artigo, a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos automotores de cargas registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, as Cooperativas de Transporte de Cargas e seus Cooperados.

§2º.....

§3º A conta de depósito à vista, poupança ou pré-paga deverá ser de titularidade do TAC e por ele indicada, ficando vedada a imposição por parte do contratante.

§4º.....



§5º O DT-e de que trata o caput deste artigo poderá ser utilizado como comprovante de rendimento, bem como documento hábil à realização de operação de crédito garantida por recebíveis.

§6º.....

§7º.....

§8º Os operadores de meios eletrônico de pagamento de frete deverão disponibilizar, além do meio eletrônico, a possibilidade do TAC receber o seu crédito de frete, em conta de depósito, poupança ou conta de pagamento pré-paga.

§9º Fica vedado aos operadores de meios eletrônico de pagamento de frete:

I – atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico contratante do serviço de transporte;

II – possuir vinculação societária, direta ou indireta, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia e qualquer das partes do contrato de transporte; e

III – cobrar qualquer tarifa do TAC e equipados na prestação de serviços.

§10 Em qualquer operação de contratação do TAC ou equipados, deverá haver o efetivo controle do pagamento e liquidação do frete, através de sistema eletrônico regulamentado da ANTT.

JUSTIFICAÇÃO

As alterações inseridas no Art.5º-A, da Lei nº11.442/2007, visam garantir:

1. Que o TAC e equipados recebam o frete em contas que estejam sob sua titularidade e efetivo controle, mesmo com a utilização do meio eletrônico da ANTT.
2. Que o frete foi efetivamente pago e liquidado, nos termos do contrato, evitando-se abusos, simulações ou fraudes.
3. A possibilidade do TAC e equipados efetuarem a antecipação de recebíveis.



4. Fiscalização por parte do órgão regulador, no caso a ANTT, aproveitando inclusive sistemas de fiscalização informatizado, que já se encontram operando, e através do Canal Verde nas rodovias do país.
5. Que empresas de transportes, embarcadores e postos de combustíveis que hoje praticam, de forma indiscriminada a “carta frete” sejam impedidos de atuar como operadores de meio de pagamento.
6. Possibilidade de se ampliar o rol de operadores de meio de pagamento de frete, uma vez que a restrição é somente em relação a postos de combustíveis e contratantes de fretes, pois não é se quer razoável que aquele que vá efetuar o pagamento do frete, e um dos principais atores da “carta frete”, que são os postos de combustíveis, venham a ser os próprios fiscais da operação.

Sala da Comissão, 21 de maio de 2021.

Deputado Capitão Alberto Neto
Republicanos/AM



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
21/05/2021

Proposição
Medida Provisória nº 1.050, de 2021

autor
DEPUTADO MAURO LOPES

Nº do prontuário
252

1 Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. **X**Aditiva 5. Substitutiva global

Página **Artigo** **Parágrafo** **Inciso** **Alínea**

TEXTO / JUSTIFICATIVA

O artigo § 8º do 257 do Código de Trânsito Brasileiro, terá a seguinte redação:

“Art. 257.....

§ 8º - Após o prazo previsto no §7º, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, de valor correspondente ao da multa de natureza grave.

.....” (NR)

JUSTIFICATIVA

A emenda tem por objetivo dar nova redação ao artigo 257 e disciplinar a multa por não identificação do motorista com maior razoabilidade, estabelecendo multa de valor fixo a ser lavrada contra a pessoa jurídica proprietária do veículo.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 21/05/2021	Proposição Medida Provisória nº 1.050, de 2021
---------------------------	--

autor DEPUTADO MAURO LOPES	Nº do prontuário 252
---	--------------------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa X	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-------------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Dê-se ao parágrafo 1º do artigo 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, alterado pelo no artigo 1º da Medida Provisória a redação seguinte

§ 1º Para fins de fiscalização de veículos com peso bruto total igual ou inferior a cinquenta toneladas, admite-se tolerância superior à prevista no inciso II do **caput**, desde que respeitados a tolerância prevista no inciso I do **caput** e o limite técnico de capacidade máxima de tração definido pelo fabricante.

JUSTIFICATIVA

A capacidade máxima de tração do veículo é definida pelo fabricante considerando o conjunto tracionador. Não existe uma definição por eixo do veículo, razão pela qual sugere-se o aperfeiçoamento da redação como forma de prevenir futuras dúvidas sobre e legislação.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
21/05/2021

Proposição
Medida Provisória nº 1.050, de 2021

autor
DEPUTADO MAURO LOPES

Nº do prontuário
252

1. Supressiva X 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutiva global

Página **Artigo** **Parágrafo** **Inciso** **Alínea**

TEXTO / JUSTIFICATIVA

Suprima-se o artigo 3º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, alterado pelo no artigo 1º da Medida Provisória.

JUSTIFICATIVA

A nova redação que se pretende dar ao artigo 3º da Lei nº 7408 de 25 de novembro de 1965 implica na revogação disfarçada da referida lei, atribuindo-lhe vigência provisória, ou com prazo determinado, depois do qual perderá sua eficácia.

Na prática a partir desse prazo, ou seja, de 1º de maio de 2022, estará extinta a previsão legal de tolerância consolidada há mais de meio século na legislação pátria.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
21/05/2021

Proposição
Medida Provisória nº 1.050, de 2021

autor
DEPUTADO MAURO LOPES

Nº do prontuário
252

1. Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva X 5. Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se o §3º do Art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 1º.....

§3º - Não se aplica o disposto no caput nas operações de coleta de carga fracionada.

JUSTIFICAÇÃO

A emissão do DT-e, se aplica ao transporte de carga lotação, assim como às operações de transportes, enquanto a operação de coleta ocorre anterior à unitização da carga para a efetiva prestação de serviços de transportes.

A inaplicabilidade, no caso, deve constar da lei e não ficar à espera de ser adotada na regulamentação. Importante que o Poder Legislativo exerça a sua competência de forma plena.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
21/05/2021

Proposição
Medida Provisória nº 1.050, de 2021

autor
DEPUTADO MAURO LOPES

Nº do prontuário
252

1 Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva X 5. Substitutiva global

Página **Artigo** **Parágrafo** **Inciso** **Alínea**

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inserir o §4º ao Art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

§4º - O DT-e será emitido pelas empresas de transporte de valores e de passageiros, quando realizarem o transporte de cargas para terceiros e mediante remuneração.

JUSTIFICAÇÃO

As empresas de transporte de valores e de passageiros transportam cargas para terceiros mediante remuneração, portanto, devendo ser submetidas ao mesmo tratamento das ETC, nos termos da Lei 11.442/07.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 21/05/2021	Proposição Medida Provisória nº 1.050, de 2021
---------------------------	---

autor DEPUTADO MAURO LOPES	Nº do prontuário 252
---	--------------------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva X	5. Substitutiva global
---------------	-----------------	-----------------	--------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Acrescente-se o §5º ao Art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021, com a seguinte redação:

§5º. Não estão obrigados à emissão do DT-e as operações que envolvem:

- I. Transporte internacional de carga, mesmo que de trânsito de passagem;
- II. Transporte ao amparo de Despacho de Trânsito Aduaneiro - DTA;
- III. Transporte Intermunicipal, Interestadual e internacional de Passageiros;
- IV. Transporte de cargas com origem e destino no mesmo Município e região metropolitana;
- V. Transporte público coletivo de passageiros municipal ou semiurbano, de competência Municipal;
- VI. Transporte de mercadoria de pequena monta, transporte de carga em veículo categoria particular, sem finalidade comercial ou lucrativa;
- VI. Serviços de entregas expressas e de encomendas rápidas, respeitadas as definições legais de peso, dimensões e valor.

JUSTIFICAÇÃO

O que se busca com a adição dessas excepcionalidades em Lei e não em regulamento é dar maior previsibilidade e estabilidade possível às relações jurídicas e

operacionais, ou seja, segurança jurídica para aqueles que, de fato, não fazem parte escopo do projeto de criação do DT-e.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<p>Data 21/05/2021</p>	<p>Proposição Medida Provisória nº 1.050, de 2021</p>
-----------------------------------	---

<p><small>autor</small> DEPUTADO MAURO LOPES</p>	<p>Nº do prontuário 252</p>
---	--

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva X	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-----------------	--------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Acrescente-se Ao Art. 2º da Medida Provisória nº 1.051/2021 o incisos VIII, seguintes termos:

“Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

...

...

VIII – Carga de pequena monta: operação de transporte de pequenas cargas é aquela realizada por meio de veículos de pequeno porte, especialmente os utilizados na operação do transporte de cargas fracionadas.

JUSTIFICAÇÃO

O inciso V serve para englobar todos os entes passíveis de gerar o DT-e.

O inciso VIII busca conceituar a “pequena monta” para deixar fora do escopo do DT-e nas operações que não têm impacto nas políticas públicas no âmbito do Minfra.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 21/05/2021	Proposição Medida Provisória nº 1.050, de 2021
---------------------------	---

autor DEPUTADO MAURO LOPES	Nº do prontuário 252
---	--------------------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa X	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-------------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Modifique-se a redação do parágrafo 1º do Art. 4º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 4º Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Medida Provisória.

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações relativas à operação de transporte e previstas em lei, excluídas informações protegidas por sigilo fiscal, bancário e comercial.

JUSTIFICAÇÃO

Estão fora do escopo do DT-e os aspectos fiscais da operação, os negócios ou a situação fiscal do sujeito passivo ou contribuinte. Interessa ao DT-e a perfeita e completa identificação da operação de transporte e não da obrigação tributária ou da situação econômica do contribuinte.

Conjuminando o art. 145 da CF com o art. 198 do CTN, tem-se que o sigilo das informações se justifica no âmbito fazendário ou tributário, de fato, tais informações ao alcance de terceiros e de forma desarrazoada, ou seja, de outros que não sejam o próprio contribuinte e a Administração Tributária ou fora das hipóteses previstas no

art. 198, §1º, e no art. 199, CTN, têm o potencial de ferir o direito à privacidade do primeiro, podendo trazer-lhe dano e prejuízo os mais variados.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
21/05/2021

Proposição
Medida Provisória nº 1.050, de 2021

autor
DEPUTADO MAURO LOPES

Nº do prontuário
252

1 Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva X 5. Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao Art. 4º da Medida Provisória nº 1.051/2021, o §4º, nos seguintes termos:

Art. 4º Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Medida Provisória.

...
...

§4º O DT-e deverá conter campo destinado ao registro de toda e qualquer licença ou autorização exigida por órgão público federal para a operação de transporte, desobrigando o transportador do porte de documento físico para sua comprovação.

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que o DT-e pretende ser um documento unificador das informações exigidas pelos vários órgãos federais competentes nas operações de transporte, é razoável que, em contemplando dados de registros, licenças, autorizações, permissões etc., esses sejam dispensados da impressão e do porte obrigatório.

PARLAMENTAR

**Deputado MAURO LOPES
MDB/MG**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 21/05/2021	Proposição Medida Provisória nº 1.050, de 2021
---------------------------	---

autor DEPUTADO MAURO LOPES	Nº do prontuário 252
---	--------------------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva X	5. Substitutiva global
---------------	-----------------	-----------------	--------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Acrescentar §3º ao Art. 9º da Medida Provisória nº1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 9º O DT-e será gerado por pessoa jurídica de direito privado denominada entidade geradora de DT-e, registrada pelo Ministério da Infraestrutura, na forma prevista em regulamento....

...
...

§3º. A responsabilidade pela geração e solicitação de emissão do DT-e será do Transportador, e os custos tarifários serão suportados pelo Embarcador.

§4º. O gerador poderá fazer uso de sistema próprio, ou, alternativamente, usar sistema de Entidade Geradora de DT-e autorizada pelo Ministério da Infraestrutura na forma do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

Deixar clara a responsabilidade dos envolvidos, em especial do transportador, prevendo-se expressamente a possibilidade de geração do DTe pelo mesmo, além de dar opção ao usuário em utilizar outros sistemas disponíveis no mercado.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES MDB/MG
--



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

<p>Data 21/05/2021</p>	<p>Proposição Medida Provisória nº 1.050, de 2021</p>
-----------------------------------	---

<p><small>autor</small> DEPUTADO MAURO LOPES</p>	<p>Nº do prontuário 252</p>
---	--

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva X	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-----------------	--------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Acrescente §5º ao Art.13 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 13. Constitui obrigação do embarcador ou do proprietário de carga contratante de serviços de transporte, de seus prepostos ou representantes legais, a geração, a solicitação de emissão, o cancelamento e o encerramento do DT-e emitido, na forma prevista nesta Medida Provisória e em seu regulamento.

...

...

§5º - O acesso às informações registradas no DT-e deverão ser segregadas ficando restrito a cada um dos agentes o conhecimento das condições relacionadas ao respectivo contrato em que é parte.

JUSTIFICAÇÃO

O acesso deve ser restrito às partes a fim de evitar que informações comerciais, contratuais e de valor de frete sejam enxergadas por terceiros alheios aos contratos dos quais não são partes.

A emenda visa preservar sigilo comercial e fiscal dos contratantes, informações que não podem ficar expostas aos concorrentes e outros que possam ter interesses

conflitantes.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
21/05/2021

Proposição
Medida Provisória nº 1.050, de 2021

autor
DEPUTADO MAURO LOPES

Nº do prontuário
252

1. Supressiva X 2. Substitutiva 3. Modificativa 4. Aditiva 5. Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Suprimir o §1º e incisos do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021.

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

§ 1º...

I....

II....

JUSTIFICAÇÃO

Em sendo aplicadas as penalidades previstas de suspensão e cancelamento às geradoras de DT-e, em se tratando de empresa de transporte, resultará na inviabilização da continuidade da sua atividade e da sua prestação dos serviços, o que caracteriza verdadeira cassação e cerceamento ao exercício de atividade protegida e livre conforme mandamento constitucional, podendo ainda colocar em risco os usuários dos serviços por ela fornecidos.

PARLAMENTAR

**Deputado MAURO LOPES
MDB/MG**



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
21/05/2021

Proposição
Medida Provisória nº 1.050, de 2021

autor
DEPUTADO MAURO LOPES

Nº do prontuário
252

1 Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa X 4. Aditiva 5. Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se a redação do parágrafo 3º do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

§3º. Os valores da multa mencionada no inciso II do caput serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 e o máximo de R\$ 10.500,00, nos termos do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

A multa prevista de R\$ 5.500.000,00 é desproporcional e fere princípios constitucionais da proporcionalidade e da razoabilidade. O parâmetro sugerido para o transporte rodoviário de cargas já está consagrado na Lei nº 11.442/2007.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 21/05/2021	Proposição Medida Provisória nº 1.050, de 2021
---------------------------	---

autor DEPUTADO MAURO LOPES	Nº do prontuário 252
---	--------------------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa X	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-------------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Modifique-se a redação do parágrafo 8º do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

...
...

§8º No âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações poderão ser encaminhadas por meio eletrônico para endereço eletrônico cadastrado formalmente para este fim de forma a assegurar a ciência da imposição da penalidade, nos termos do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

As notificações precisam ser reguladas na lei para assegurar o direito de defesa. Deixar para a administração regular vai permitir a imposição de regras restritivas que dificultam o direito de defesa e a segurança jurídica dos atuados, o que já ocorre hoje nas regras baixadas pela ANTT, no caso do transporte rodoviário e cargas onde o processo de notificação não é transparente.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 21/05/2021	Proposição Medida Provisória nº 1.050, de 2021
---------------------------	---

autor DEPUTADO MAURO LOPES	Nº do prontuário 252
---	--------------------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa	4. Aditiva X	5. Substitutiva global
---------------	-----------------	-----------------	--------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Acrescente-se ao Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, o §9º, incisos I, II e III, nos seguintes termos:

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

...
...

§9º - As infrações poderão ser punidas com multa, advertência, suspensão e cancelamento.

I. A pena de advertência será aplicada quando a infração tratar de irregularidade sanável, expedida notificação com intuito orientativo e com prazo para o autuado sanar irregularidade. Não sanada a irregularidade, será expedida nova notificação com a aplicação da penalidade correspondente;

II. O cometimento de 2 (duas) ou mais infrações, ainda que na mesma operação de transporte, ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente;

III. A notificação de autuação será expedida no prazo máximo de trinta (30) dias, a contar da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser

arquivado e seu registro julgado insubsistente.

JUSTIFICAÇÃO

O procedimento de notificação e autuação da ANTT (TRC) vem trazendo enormes prejuízos para os transportadores pela sua falta de transparência e dificuldade de acesso aos documentos.

Há a necessidade de um prazo para notificação do auto de infração, adotando-se na proposta por analogia o prazo previsto no CTB, visto que na realidade atual as notificações podem chegar ao autuado em até 03 anos, período extremamente extenso que prejudica, e até mesmo inviabiliza, o exercício de defesa, cujos fatos se apagam da memória e dos arquivos, além do que em apenas 30 dias não há como instruir a defesa com documentos de viagens realizadas há 3 anos ou mais!

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 21/05/2021	Proposição Medida Provisória nº 1.050, de 2021
---------------------------	---

autor DEPUTADO MAURO LOPES	Nº do prontuário 252
---	--------------------------------

1 Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa X	4. Aditiva	5. Substitutiva global
--------------	-----------------	-------------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Modifique-se a redação do Art. 18 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 18. O artigo 2º da Lei no 13.703, de 8 de agosto de 2018, passam a vigorar com as seguintes redações:

...

“Art. 2º A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado pelo Transportador Autônomo de Cargas – TAC.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da MP é atender os TAC dando efetividade à lei do Piso Mínimo. As alterações propostas visam deixar claro que a Lei nº 13.703/2018 tem como finalidade precípua assegurar a justa remuneração reclamada pelo TAC. Assim se justifica restringir as informações sobre o frete e piso mínimo no DT-e nas hipóteses da contratação do transportador autônomo.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES MDB/MG
--



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 21/05/2021	Proposição Medida Provisória nº 1.050, de 2021
---------------------------	---

autor DEPUTADO MAURO LOPES	Nº do prontuário 252
---	--------------------------------

1. Supressiva	2. Substitutiva	3. Modificativa X	4. Aditiva	5. Substitutiva global
---------------	-----------------	-------------------	------------	------------------------

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
TEXTO / JUSTIFICAÇÃO				

Modifique-se a redação do Art. 18 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 18. O artigo 7º da Lei no 13.703, de 8 de agosto de 2018, passam a vigorar com as seguintes redações:

...

“Art. 7º. Toda operação de transporte rodoviário de cargas em que houver a contratação ou subcontratação de Transportador Autônomo de Carga-TAC deverá ser realizada mediante Documento Eletrônico de Transporte DT-e previamente emitido, contendo informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao TAC e do piso mínimo de frete aplicável.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Nem toda operação de transporte está obrigada à emissão do DT-e, pois, somente as operações que envolvem o TAC terão valor do frete mínimo no DT-e.

A amplitude das informações mencionadas não se aplica ao contrato entre o embarcador e ETC, pois, segundo o objeto da MP de subsidiar Política de Logística e Transporte do Governo Federal, e o que consta da Nota Técnica do Minfra, não

interessa para o DT-e as informações de natureza comercial, sobre o negócio entre o embarcador e a ETC, tudo que deve ficar sob o manto de sigilo assegurado na lei e na Constituição.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data
21/05/2021

Proposição
Medida Provisória nº 1.050, de 2021

autor
DEPUTADO MAURO LOPES

Nº do prontuário
252

1 Supressiva 2. Substitutiva 3. Modificativa X 4. Aditiva 5. Substitutiva global

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Modifique-se a redação do inciso V do Art. 2º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

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

...

...

V – cancelamento de DT-e: serviço de desconstituição de DT-e emitido mediante solicitação da entidade geradora ou de seu preposto, tornando-o sem efeito para a operação de transporte; e

...

JUSTIFICAÇÃO

O termo “entidade geradora” engloba todos os entes passíveis de gerar o DT-e.

PARLAMENTAR

Deputado MAURO LOPES
MDB/MG

MEDIDA PROVISORIA Nº 1.051 DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA

Dê-se nova redação ao art. 18 da MPV 1.051, de 2021:

Art. 18. A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte DT-e, previamente emitido, que conterà as informações dos responsáveis solidários previstos no § 2º do artigo 5º-A da Lei nº 11.442/2007, assim como da carga, da origem e do destino, além da indicação expressa do valor do frete devido ao contratado e ao subcontratado, com destaque do piso mínimo de frete aplicável.

.....

§ 2º Valores menores que os estabelecidos pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, e referendados por Resolução da Agencia Nacional de Transporte Terrestres – ANTT, impedirão a emissão do Documento Eletrônico de Transporte- DT-e." (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A primeira sugestão, de se mantenha no texto originário da lei, que conterà as informações dos responsáveis solidários previstos no § 2º do artigo 5º-A da Lei nº 11.442/2007, é para preservar um direito já adquirido para o Transportador autônomo de carga, elo mais frágil nessa cadeia de que possa juridicamente acionar todos os envolvidos na sua contratação, para que não caia em armadilhas jurídicas, que o colocarão permanentemente em lides judiciais, ao invés de estar na estrada trabalhando.

A inclusão de um novo parágrafo como demanda, é que mesmo em lei, não está sendo cumprida por boa parte dos embarcadores e das Transportadoras de Cargas, pela continentalidade territorial do País e por ser humanamente impossível realizar operações diárias de Fiscalização. Como nosso momento econômico se apresenta bastante difícil e sem reação num médio prazo, a oferta de caminhões é superior a demanda de cargas, então se faz necessário a aplicação da lei 13.703 com esse inciso, para que garanta, ao transportador e principalmente ao Caminhoneiro Autônomo realizar o serviço ao menos pelo seu Custo, pois conforme estudo realizado pela ESALQ – USP, e publicado pela

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

Sala da Comissão, 21 de maio de 2021

Deputado **PAULO PIMENTA**
PT/RS

MEDIDA PROVISÓRIA N° 1051/2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA N°

Art. 1º Suprima-se da Medida Provisória nº 1051, de 2021 o inciso III do parágrafo 2º do Art. 1º.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo desta emenda é suprimir o inciso III que estabelece condições genéricas e de avaliação subjetiva para afastar a necessidade de utilização do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

Com efeito, a melhor produção legislativa aconselha evitar exceções à regra sob o termo “outros”, uma vez que nele se incluem uma quantidade indeterminada de exceções, o que torna o regramento que se quer instituir falho e susceptível de rapidamente cair em desuso.

Por isso, rogo aos pares a aprovação desta emenda.

Sala das Sessões, em 20 de maio de 2021.

Deputado IGOR TIMO
Podemos/MG

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o §3º do Art. 9º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 9º.....

§3º As Entidades Geradoras de DT-e e que executem a geração no pagamento do frete ao TAC e seus equiparados, deverão ser Instituições de Pagamento – IP integrantes do sistema de pagamento do Banco central, sendo ainda vedado a estas:

- I - Atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico contratante do serviço de transporte;
- II - Possuir vinculação societária, direta ou indireta, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia ou qualquer das partes do contrato de transporte;
- III - Cobrar qualquer tarifa do TAC e equipados na prestação de serviços.

JUSTIFICAÇÃO

A criação das Entidades Geradoras de DT-e não pode ser indiscriminada, onde os atores da “carta-frete” podem atuar de maneira livre, perpetuando esta modalidade de pagamento de uma forma dissimulada, como está sendo atualmente praticado, mesmo na vigência do Art. 5º-A, da Lei nº 11.442/2007 através da chamada “carta-frete eletrônica”.

Devemos observar que nem mesmo o CIOT gerado pela ANTT, consegue, de maneira definitiva, extirpar a “carta-frete” que hoje representa aproximadamente 78% do pagamento do frete ao TAC no Brasil e não será diferente dentro do novo sistema se não continuarmos com o projeto de fiscalização do Canal Verde, bem como um mínimo de restrições aqueles que atuarão como Entidades Geradoras de DT-e, exclusivamente para o recebimento do frete pelo TAC. Destacamos que para todas as demais operações, segue a linha adotada na minuta apresentada pelo Min. da Infraestrutura.

Por esta razão, sugerimos a inclusão do §3º, no Art. 9º, em que é reprisado um importante item do atual regulamento do Pagamento Eletrônico de Frete da ANTT, onde distribuidores de combustíveis, empresas ou postos de combustível, operadora de rodovia, ou qualquer das partes do contrato de transporte, não possam atuar como entidade geradora de DT-e, face ao conflito de interesses.

Sala das Sessões, 21 de maio de 2021

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se, onde couber, o artigo abaixo na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art... Na hipótese de contratação direta do TAC pelo proprietário ou consignatário da carga, deverá ser gerado e emitido o DT-e nos termos desta lei, sem prejuízo da emissão do conhecimento de transporte eletrônico (CT-e) e do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) via sistema da Nota Fiscal Fácil (NFF).

§1º O TAC poderá, a seu exclusivo critério, transferir todas as obrigações fiscais e legais de geração, emissão e recolhimento de taxas e impostos, relativos ao serviço de transporte por ele realizado, à entidade sindical de Transportadores Autônomos de Carga, de abrangência em todo território nacional, na condição de substituto tributário, para todos os fins e efeitos legais.

§2º Considerando o disposto no §1º, fica a CNTA – Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, entidade sindical de

abrangência nacional, habilitada e autorizada a atuar como substituta tributária do TAC, realizando o controle, emissão e gestão de todos os documentos fiscais, complementares e assessórios, retenção e pagamento dos valores relativos ao ICMS e demais taxas e contribuições incidentes sobre o serviço de transporte, sem prejuízo de outras entidades que se habilitarem, nos termos do parágrafo 1º deste artigo.

§3º Uma vez recebido o valor do frete pelo TAC e registrado conforme o sistema previsto no Art.5º-A da Lei nº11.442/2007, caberá ao substituto tributário de escolha do TAC A proceder à retenção dos valores e o efetivo recolhimento dos impostos, taxas e contribuições, devendo encaminhar ao TAC os respectivos comprovantes de pagamento.

JUSTIFICAÇÃO

Este tema é de extrema importância para que o TAC possa atuar de forma plena e com uma real possibilidade de aumento de renda.

Inicialmente, temos nos termos do Ajuste SINIEF 37 de 19 de dezembro de 2019, do Conselho de Política Fazendária – CONFAZ, foi instituído o regime especial da Nota Fiscal Fácil, abrangendo o conhecimento de transporte eletrônico CT-e e o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e a serem emitidos diretamente pelo TAC – Transportador Autônomo de Carga, usando o seu CPF.

Com esta possibilidade de emissão de documentos, a qual já se encontra em aplicação até o momento em 8 Estados da União, e em fase de implantação nos demais Estados, surgiu a oportunidade para o caminhoneiro poder ser contratado diretamente pelo embarcador, dono da mercadoria, com regular emissão de documento fiscal pelo próprio transportador autônomo.

Esta nova modalidade de documento fiscal, nesta primeira fase está limitada, por ora, aos embarques que tenham apenas uma origem e um destino, e na prática ligada a aquelas mercadorias de valor agregado menor e sem necessidade de especialidades no transporte.

Assim sendo, abriu-se a oportunidade de contratação direta do caminhoneiro para cargas como as chamadas, agrícolas, minérios, siderúrgicas, insumos da construção civil entre outras que se enquadrem no critério inicialmente estabelecido no projeto da NFF.

Todavia, pela característica de sua atividade que é itinerante, o caminhoneiro necessitará de um apoio de “back office” para o cumprimento de todas as suas obrigações, e assim sendo, a sua entidade nacional que abrange todos os Estados Federados será uma grande aliada para tais providências, tornando viável o seu trabalho.

Nos testes realizados pelo grupo de trabalho da NFF, observamos a dificuldade do TAC em realizar todos os procedimentos, ou seja, embora tenhamos uma solução, ela não se concretiza de fato, na medida que o próprio beneficiário, não consegue realizar o trabalho de forma adequada, tornando inviável o uso da NFF.

A solução, conforme pedido realizado no próprio CONFAZ seria a CNTA atuar como substituto tributário, realizando toda a operação burocrática pelo TAC, desde a contratação da viagem até a entrega da mercadoria, incluindo-se recolhimento de impostos, taxas, encargos, realização de seguros, entre outros. Ocorre que o CONFAZ se posicionou, até o momento, informalmente, que sem uma legislação específica que legitime a CNTA a ser substituto tributário do TAC, que seria a figura adequada para a realização deste trabalho, não é possível a interferência desta entidade na realização de toda operação do CT-e e MDF-e aqui mencionado.

Diante desta situação, se faz necessária a inclusão de um dispositivo legal que permita às entidades que tiverem interesse, e que sejam de cunho sindical e de

abrangência nacional, prestarem esse serviço ao TAC. Também a fim de evitar dúvidas, questionamentos, habilitações e outras burocracias, que a primeira habilitada seja a própria CNTA que vem desenvolvendo este trabalho de contratação direta há anos, sem prejuízo de outras entidades que venham a se habilitar.

O objetivo da restrição mencionada acima (entidades sindicais e de abrangência nacional) é evitar a criação de agentes que venham novamente aprisionar o caminhoneiro em situações perversas como foi e é a “carta-frete”.

Logicamente, não se pode traduzir em uma obrigação, mas sim em uma possibilidade para o TAC, pois como consta do artigo, poderá o caminhoneiro atuar com ou sem a ajuda da CNTA, quando bem lhe convier.

É de extrema importância a garantia do recebimento dos impostos, taxas e contribuições do Estado, neste novo modelo, sob pena de criarmos mais um passivo tributário, razão pela qual se utiliza da figura do substituto tributário, conforme permissivo legal constante do Artigo 121, do Código Tributário Nacional, conforme abaixo citado:

Art. 121. Sujeito passivo da obrigação principal é a pessoa obrigada ao pagamento de tributo ou penalidade pecuniária.

Parágrafo único. O sujeito passivo da obrigação principal diz-se:

...

II - responsável, quando, sem revestir a condição de contribuinte, sua obrigação decorra de disposição expressa de lei.

Logo, o dispositivo sugerido permitirá ao TAC o apoio adequado no desenvolvimento de seu trabalho.

Sala das Sessões, 21 de maio de 2021

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se, onde couber, os artigos abaixo na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art... O Art. 3º da Lei 10.637/2002 passa a vigorar acrescido do inciso XII do caput e §23º, com a seguinte redação:

...

XII - armazenagem de mercadoria e frete na operação de venda, nos casos dos incisos I e II, quando o ônus for suportado pelo vendedor.”

...

“§ 23. A pessoa jurídica que contratar ou subcontratar serviço de transporte de carga prestado por:

I – pessoa física, transportador autônomo, poderá descontar, do PIS devido em cada período de apuração, crédito presumido calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços;

II - pessoa jurídica, optante pelo SIMPLES, poderá descontar, do PIS devido em cada período de apuração, crédito calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços.”.

Art.. O § 19º do Art. 3º da Lei 10.833, de 29 de setembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.3º...

...

§ 19. A pessoa jurídica que contratar ou subcontratar serviço de transporte de carga prestado por:

I – pessoa física, transportador autônomo, poderá descontar, da COFINS devida em cada período de apuração, crédito presumido calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços;

II - pessoa jurídica, optante pelo SIMPLES, poderá descontar, da COFINS devida em cada período de apuração, crédito calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços.

JUSTIFICAÇÃO

As alterações de cunho tributário aqui propostas, visam superar um dos grandes obstáculos na contratação direta do caminhoneiro autônomo, que é a impossibilidade do contratante se creditar ou descontar créditos de PIS e COFINS das despesas pela prestação do serviço realizado pelo profissional, definido no Art. 2º, inciso I, da Lei 11.442/2007 como Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional.

De outra parte, a pessoa jurídica que explora as atividades de prestação de serviços de transporte de cargas, tal como o caminhoneiro autônomo, pode se creditar de serviços de transporte de cargas em regime de subcontratação. Bem como pode descontar créditos das despesas com combustíveis e

lubrificantes, pneus, câmeras e peças de reposição para veículos utilizados diretamente no transporte.

Vale lembrar que as alíquotas somadas de PIS/COFINS chegam a 9,25% (nove vírgula vinte e cinco por cento) sobre o valor do serviço contratado, portanto um crédito bastante relevante no balanço orçamentário das empresas.

Destarte, entendemos que a inviabilidade pelo creditamento do PIS e da COFINS na contratação do TAC inibe a atratividade por parte dos embarcadores pela prestação do serviço através deste profissional.

Portanto, os artigos visam desonerar a contratação da atividade de transporte quando a parte envolvida for um TAC, permitindo assim a redução dos custos dos contratantes e incremento para os TACs quanto ao volume de cargas deslocadas.

Esta proposta se traduz no importante mecanismo para aumento de renda e das condições de trabalho do TAC, equiparando-o, em questão de custo tributário de sua contratação a uma ETC.

Sala das Sessões, 21 de maio de 2021

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se, onde couber, o artigo abaixo na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art.... A relação decorrente dos contratos de transporte de cargas entre o TAC e o proprietário ou consignatário da carga que trata esta lei, com exclusividade ou não, ainda que de caráter habitual, é sempre de natureza empresarial e comercial, e não constitui relação de trabalho e, portanto, não enseja, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego

JUSTIFICAÇÃO

Uma questão de extrema importância é garantir ao embarcador ou proprietário da carga que a contratação direta do TAC não gerará qualquer passivo de ordem trabalhista. Devemos lembrar que a própria Lei nº 11.442/2007, estabelece que a relação entre o TAC e a empresa de transporte é de natureza

empresarial e comercial, sendo certo que em decisão do Supremo Tribunal Federal, foi afastado o vínculo empregatício nesta relação.

Sala das Sessões, 21 de maio de 2021

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do artigo 17 na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 17.....

Art. 5º-A. O pagamento do frete ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC ou equiparado deverá ser efetuado por meio de crédito em conta de depósito mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou em conta pré-paga mantida via Entidade Geradora de DT-e, à exclusiva escolha do contratado.

§1º A conta de depósito à vista, poupança ou pré-paga deverá ser de titularidade do TAC, identificado no documento fiscal eletrônico no qual ocorreu o registro do pagamento.

JUSTIFICAÇÃO

É preciso estabelecer que a conta de pagamento do frete deve ser de titularidade e do TAC, de modo que o sistema de pagamento de frete garanta o efetivo recebimento do frete pelo caminhoneiro, de forma plena e legal.

Sala das Sessões, 21 de maio de 2021

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescentar §3º ao Art. 9º da Medida Provisória nº1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 9º O DT-e será gerado por pessoa jurídica de direito privado denominada entidade geradora de DT-e, registrada pelo Ministério da Infraestrutura, na forma prevista em regulamento....

...

...

§3º. A responsabilidade pela geração e solicitação de emissão do DT-e será do Transportador, e os custos tarifários serão suportados pelo Embarcador.

§4º. O gerador poderá fazer uso de sistema próprio, ou, alternativamente, usar sistema de Entidade Geradora de DT-e autorizada pelo Ministério da Infraestrutura na forma do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

Deixar clara a responsabilidade dos envolvidos, em especial do transportador, prevendo-se expressamente a possibilidade de geração do DTe pelo mesmo, além de dar opção ao usuário em utilizar outros sistemas disponíveis no mercado.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

**Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente §5º ao Art.13 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 13. Constitui obrigação do embarcador ou do proprietário de carga contratante de serviços de transporte, de seus prepostos ou representantes legais, a geração, a solicitação de emissão, o cancelamento e o encerramento do DT-e emitido, na forma prevista nesta Medida Provisória e em seu regulamento.

...

...

§5º - O acesso às informações registradas no DT-e deverão ser segregadas ficando restrito a cada um dos agentes o conhecimento das condições relacionadas ao respectivo contrato em que é parte.

JUSTIFICAÇÃO

O acesso deve ser restrito às partes a fim de evitar que informações comerciais, contratuais e de valor de frete sejam enxergadas por terceiros alheios aos contratos dos quais não são partes.

A emenda visa preservar sigilo comercial e fiscal dos contratantes, informações que não podem ficar expostas aos concorrentes e outros que possam ter interesses conflitantes.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do Art. 18 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 18. O artigo 7º da Lei no 13.703, de 8 de agosto de 2018, passam a vigorar com as seguintes redações:

...

“Art. 7º. Toda operação de transporte rodoviário de cargas em que houver a contratação ou subcontratação de Transportador Autônomo de Carga-TAC deverá ser realizada mediante Documento Eletrônico de Transporte DT-e previamente emitido, contendo informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao TAC e do piso mínimo de frete aplicável.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO

Nem toda operação de transporte está obrigada à emissão do DT-e, pois, somente as operações que envolvem o TAC terão valor do frete mínimo no DT-e.

A amplitude das informações mencionadas não se aplica ao contrato entre o embarcador e ETC, pois, segundo o objeto da MP de subsidiar Política de Logística e Transporte do Governo Federal, e o que consta da Nota Técnica do Minfra, não interessa para o DT-e as informações de natureza comercial, sobre o negócio entre o embarcador e a ETC, tudo que deve ficar sob o manto de sigilo assegurado na lei e na Constituição.

Sala das Comissões, 20 de maio de 2021.

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do artigo 17 na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 17.....

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta de depósito, poupança, conta de pagamento pré-paga, mantidas em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil ou outro meio de pagamento eletrônico regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT de livre escolha do TAC e informado no respectivo Documento Eletrônico de Transporte – DT-e.

§1º Equiparam-se ao TAC para os fins do caput deste artigo, a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos automotores de cargas registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas – RNTRC, as Cooperativas de Transporte de Cargas e seus Cooperados.

§2º.....

§3º A conta de depósito à vista, poupança ou pré-paga deverá ser de titularidade do TAC e por ele indicada expressamente, ficando vedada a imposição por parte do contratante.

§4º.....

§5º O DT-e de que trata o caput deste artigo poderá ser utilizado como comprovante de rendimento, bem como documento hábil à realização de operação de crédito garantida por recebíveis conferindo-lhe certeza e liquidez.

§6º.....

§7º.....

§8º Os operadores de meios eletrônico de pagamento de frete deverão disponibilizar, além do meio eletrônico, a possibilidade do TAC receber o seu crédito de frete, em conta de depósito, poupança ou conta de pagamento pré-paga.

§9º Fica vedado aos operadores de meios eletrônico de pagamento de frete:

I – atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico contratante do serviço de transporte;

II – possuir vinculação societária, direta ou indireta, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia e qualquer das partes do contrato de transporte; e

III – cobrar qualquer tarifa do TAC e equiparados na prestação de serviços.

§10 Em qualquer operação de contratação do TAC ou equiparados, deverá haver o efetivo controle do pagamento e liquidação do frete, através de sistema eletrônico regulamentado da ANTT.

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

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

JUSTIFICAÇÃO

As alterações inseridas no Art.5º-A, da Lei nº11.442/2007, visam garantir:

1. Que o TAC e equiparados recebam o frete em contas que estejam sob sua titularidade e efetivo controle, mesmo com a utilização do meio eletrônico da ANTT.
2. Que o frete foi efetivamente pago e liquidado, nos termos do contrato, evitando-se abusos, simulações ou fraudes.
3. A possibilidade do TAC e equiparados efetuarem a antecipação de recebíveis.
4. Fiscalização por parte do órgão regulador, no caso a ANTT, aproveitando inclusive sistemas de fiscalização informatizado, que já se encontram operando, e através do Canal Verde nas rodovias do país.
5. Que empresas de transportes, embarcadores e postos de combustíveis que hoje praticam, de forma indiscriminada a “carta frete” sejam impedidos de atuar como operadores de meio de pagamento.
6. Possibilidade de se ampliar o rol de operadores de meio de pagamento de frete, uma vez que a restrição é somente em relação a postos de combustíveis e contratantes de fretes, pois não é se quer razoável que aquele que vá efetuar o pagamento do frete, e um dos principais atores da “carta frete”, que são os postos de combustíveis, venham a ser os próprios fiscais da operação.
7. no tocante aos parágrafos 11 e 12, temos que a condição do TAC é extremamente vulnerável nas discussões judiciais, desta forma é importante possibilitar seu acesso a justiça, considerando o caráter itinerante da sua profissão e sua condição de hipossuficiente na sua relação comercial

Sala das Sessões, 21 de maio de 2021

Deputado Gonzaga Patriota

PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o §5º do Art. 13 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 13.....

§5º Nas operações de pagamento de frete ao Transportador Autônomo de Carga – TAC e seus equiparados, consoante Art.5º-A, da Lei nº11.442/2007, além das obrigações constantes desta Medida Provisória e seu regulamento, as Entidades Geradoras de DT-e deverão possuir autorização do Banco do Central do Brasil para atuar como Instituições de Pagamento – IP, sendo ainda vedado às mesmas:

- I – efetuar a cobrança de qualquer tarifa ou encargo do TAC e equipados na prestação de serviços;
- II – prestar serviço com exclusividade para qualquer empresa ou grupo econômico contratante do serviço de transporte; e
- III - vínculo societário, direto ou indireto, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia ou qualquer das partes do contrato de transporte.

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo com este parágrafo e seus incisos é criar uma condição diferenciada para a geração do DT-e quando se tratar de pagamento do frete ao TAC.

Com a introdução de tais disposições, ficam criadas condições específicas para o pagamento de frete ao TAC, dando-lhe segurança na operação e inibição de simulações e fraudes, as quais ainda ocorrem, mesmo com a vigência do Art.5º-A da Lei nº11.442/2007, e a fiscalização da ANTT. É de conhecimento de todos que em mais de 80% das operações de transporte, onde existe a subcontratação do TAC, ainda

é praticada a “carta-frete”. A introdução do DT-e, onde a geradora pode ser o próprio contratante do TAC, não modificará esta condição.

Assim sendo, sugerimos um procedimento específico, o que com certeza, reduzirá de forma drástica e justa os abusos cometidos contra a classe dos caminhoneiros.

Sala das Sessões, 21 de maio de 2021

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do artigo 17 na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 17.....

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

Parágrafo único. No caso de contratação direta do TAC pelo proprietário da mercadoria, a relação se dará nos termos desta Lei, configurando-se como de natureza comercial, nos termos do caput deste artigo.

JUSTIFICAÇÃO

Considerando a possibilidade de contratação direta e emissão de documentos fiscais (MDF-e e CT-e) por parte do TAC, fica caracterizada a relação comercial, e a fim de consagrar, de maneira inequívoca tal modalidade de relação, é oportuno ratificá-la com a inclusão do parágrafo único no Art.5º, da Lei nº11.442/2007 de forma a apaziguar os interesses de embarcadores e TACs no desenvolvimento nesta nova forma de prestação de serviços de transporte.

Sala das Sessões, 21 de maio de 2021

Deputado Gonzaga Patriota

PSB/PE

**À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021
EMENDA Nº**

Altere-se os arts. 18 e 22 da MP nº 1.051, de 2021:

“Art. 18

.....

“Art. 5º.

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo possuem natureza referencial.

..... (NR)”

“Art. 22. Ficam revogados o parágrafo único do art. 7º e o art. 8º da Lei 13.703, de 2018. (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a presente emenda em razão da inconstitucionalidade há muito verificada no ordenamento jurídico brasileiro referente ao tabelamento de preços da economia. Como é cediço, a Carta da República estabelece como fundamento da República Federativa do Brasil a livre iniciativa, a qual é frontalmente aviltada com o tabelamento do transporte rodoviário de cargas.

Portanto, considerando a necessária e em andamento modernização das rodovias, com a garantia de melhores condições para os caminhoneiros, observa-se que as demandas do setor estão sendo atendidas dentro da legalidade e constitucionalidade, salvo a manutenção do preço do frete.

Sendo assim, a presente emenda traz de volta o ordenamento jurídico, na seara do transporte rodoviário de cargas, de volta para a constitucionalidade.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**
CIDADANIA – SP

EMENDA Nº À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021

Altere-se a redação do inciso II do art. 1º, § 2º da MP nº 1051, de 2021, que passará a vigorar nos seguintes termos:

“Art. 1º

.....

§ 2º

.....

II – características, tipo, peso total da carga ou impossibilidade de estimação prévia do volume da carga; ou

..... (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a presente emenda em razão da impossibilidade fática da implementação do documento previsto pela Medida Provisória no setor lácteo e as dificuldades que sua obrigatoriedade trará.

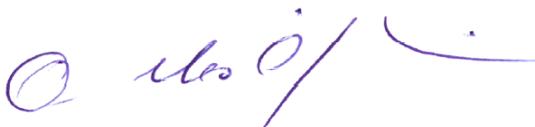
Isso se dá em razão da logística operacional do transporte diário de leite, que se dá em 3 percursos, sendo no primeiro inviável a obrigatoriedade do documento considerando as variações diárias de percurso e volume de carga.

Necessário explicar que no primeiro percurso os caminhões saem da fábrica ou do posto de refrigeração vazios e realizam as coletas nas propriedades rurais. Após o recolhimento do leite nas fazendas, retornam aos locais de origem com o produto.

Ocorre que não é possível, nessa operação, saber exatamente qual o volume de leite que o caminhão levará aos estabelecimentos, já que há variação diária na quantidade de leite ordenhada pelos produtores.

Verifica-se, então, ser, nesse primeiro percurso, isto é, no recolhimento do leite nas propriedades rurais, essencial que se dispense o DT-e, sob pena de impor graves prejuízos à setor tão importante como é o de lácteos.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**
CIDADANIA – SP

EMENDA Nº À MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021

Altere-se a redação § 1º do art. 1º da MP nº 1.051, de 2021, que passará a vigorar nos seguintes termos:

“Art. 1º

§ 1º Regulamento disporá sobre as hipóteses em que o DT-e fica dispensado, contando entre elas a coleta de produtos agropecuários nas propriedades rurais.

..... (NR)”

JUSTIFICAÇÃO

Propõe-se a presente emenda em razão da impossibilidade fática da implementação do documento previsto pela Medida Provisória no setor lácteo e as dificuldades que sua obrigatoriedade trará.

Isso se dá em razão da logística operacional do transporte diário de leite, que se dá em 3 percursos, sendo no primeiro inviável a obrigatoriedade do documento considerando as variações diárias de percurso e volume de carga.

Necessário explicar que no primeiro percurso os caminhões saem da fábrica ou do posto de refrigeração vazios e realizam as coletas nas propriedades rurais. Após o recolhimento do leite nas fazendas, retornam aos locais de origem com o produto.

Ocorre que não é possível, nessa operação, saber exatamente qual o volume de leite que o caminhão levará aos estabelecimentos, já que há variação diária na quantidade de leite ordenhada pelos produtores.

Verifica-se, então, ser, nesse primeiro percurso, isto é, no recolhimento do leite nas propriedades rurais, essencial que se dispense o DT-e, sob pena de impor graves prejuízos a setor tão importante como é o de lácteos.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**
CIDADANIA – SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 18 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

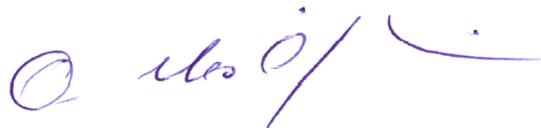
Art. 1º Dê-se ao artigo 10 a seguinte redação:

“Art. 10. O serviço de emissão do DT-e poderá ser explorado diretamente pelo Ministério da Infraestrutura ou por meio de concessão ou de permissão, **nos termos do art. 175 da Constituição Federal e da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.**” (NR)

JUSTIFICATIVA

A nova redação almeja garantir que eventual concessão ou permissão para o serviço de emissão do DT-e seja realizado em conformidade com a lei de concessões vigente, prestando maior segurança jurídica ao usuário, transportador ou embarcador. Com efeito, busca-se garantir maior higidez do instrumento que possa transferir a exploração do serviço a outro órgão ou entidade, pública ou privada.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**
CIDADANIA – SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 18 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Art. 1º Dê-se ao § 5º do artigo 16 a seguinte redação:

“Art. 16.....
§ 5º A dosimetria das sanções de multa e suspensão considerará a gravidade da conduta, na forma prevista em regulamento, **guardando proporcionalidade com o valor da carga transportada, se houver.**” (NR)
.....

JUSTIFICATIVA

A nova redação almeja garantir a aplicação de penalidade justa ao infrator, bem como evitar distorções na aplicação das sanções, a fim de evitar análise de viabilidade econômica para o cometimento das irregularidades. Com efeito, busca-se desestimular o cometimento das infrações, sem servir a sanção a uma espécie de confisco dos bens do usuário, transportador ou embarcador por via transversa.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**
CIDADANIA – SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 18 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Art. 1º Dê-se ao § 1º do artigo 4º a seguinte redação:

“Art. 4º.....
§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados, e informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Medida Provisória, na forma prevista em regulamento, **que conterà lista dos documentos específicos contemplados.**” (NR)
.....

JUSTIFICATIVA

A alteração de redação se justifica para que seja assegurado que o regulamento a ser editado pelo Poder Executivo preveja especificamente quais são os documentos que deverão ser contemplados pelo Documento de Transporte Eletrônico, garantindo segurança jurídica à operação do sistema, bem como tranquilidade para os usuários a respeito de quais documentos terão sua apresentação física dispensada em fiscalizações.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**
CIDADANIA – SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA Nº

Dê-se a seguinte redação, com a inclusão de parágrafo, ao artigo 1º da MP nº 1.051, de 2021:

“Art. 1º

§1º...

[...]

§2º ...

[...]

§ [...] ° O DT-e ficará dispensado para as operações de transporte de cargas que são dispensadas da emissão de documentos fiscais para cada transporte, conforme definido na legislação fiscal competente, respectivo regulamento ou em regime especial tributário.

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o texto da MP 1.051/2021, um dos objetivos do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e seria a simplificação e desburocratização, com a substituição de diversas providências, obrigações e documentos.

Ocorre que, para determinadas modalidades de transporte de carga, a legislação fiscal ou convênios estabelecidos entre particulares e o Estado podem autorizar a emissão de único documento fiscal ao final de determinado período, contemplando nesse documento diversas viagens realizadas ao longo desse período.

Cite-se, como exemplo, a legislação fiscal do Estado de São Paulo, cujo RICMS estabelece:

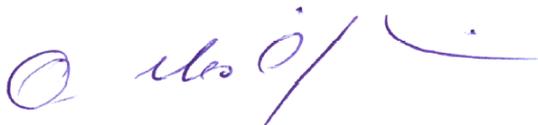
“Art.10 - Fica o transportador, desde que devidamente inscrito no Cadastro de Contribuintes do ICMS, dispensado da emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico - CT-e, para cada transporte de matéria-prima, com

destino a estabelecimento fabricante de açúcar, álcool ou melado, localizado neste Estado, devendo emitir, no último dia útil de cada período de apuração do imposto, um único CT-e, por município de origem, que englobará todos os transportes realizados durante o período” (RICMS/SP, Decreto Estadual nº 45.490, de 30.11.2000, Anexo X, Anexo X, Capítulo I)

Em tais situações, portanto, seria impraticável e um contra senso com o objetivo de desburocratização considerar a emissão do DT-e tal como previsto na Medida Provisória, sendo de rigor a sua dispensa desde logo.

Pelo o exposto, contamos com a colaboração dos nobres Pares para a aprovação da presente Emenda.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**
CIDADANIA - SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescentar complemento à redação do *caput* do Art. 21 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 21. O DT-e será implementado no território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo federal, que não poderá prever prazo inferior a 12 (doze) meses para sua implementação.

JUSTIFICAÇÃO

A criação do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), veiculada pela Medida Provisória nº 1.051/2021 (“MP nº 1.051/2021”), pode trazer simplificação e desoneração ao setor produtivo, que, atualmente, é sobrecarregado com o elevado volume de documentos exigidos para a regular realização de operações de transporte.

De acordo com o disposto na MP nº 1.051/2021, será necessária a edição de regulamento com o objetivo de disciplinar os procedimentos de geração e

emissão do DT-e. Um dos pontos a serem regulamentos é, justamente, o cronograma para implantação deste novo documento.

Embora uma série de aspectos dependam de regulamentação, é certo que a operacionalização e efetiva emissão do DT-e, por parte das empresas geradoras, emissoras e demais agentes econômicos envolvidos nas operações de transporte, exigirá a realização de inúmeras adequações. A título exemplificativo, será necessário o desenvolvimento de sistemas pelo Governo Federal e empresas geradoras e emissoras, realização de testes para verificar o seu funcionamento e autenticidade dos documentos gerados, implementação adequações em sistemas de T.I das empresas, contratação de empresas geradoras e emissoras por parte dos responsáveis pela emissão do DT-e, dentre outras providências.

Diante disso, é imperioso que o texto legal assegure certo grau de segurança jurídica e previsibilidade à população, notadamente aos agentes econômicos afetados pelas suas medidas, sendo necessário que se garanta um prazo mínimo para a realização das adequações. Em vistas da complexidade envolvida, entende-se que tal prazo não deve ser inferior a 12 (doze) meses.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**
CIDADANIA - SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescentar alteração à redação do § 1º do art. 4º e complemento à redação do Art. 4º, Art. 18 e Art. 19 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 4º.

...

§ 1º. Os dados e informações necessários para fins de geração e emissão de DT-e serão definidos em regulamento e deverão ser estabelecidos em conformidade com as particularidades envolvidas na respectiva operação e modal de transporte.

...

§ 4º. O regulamento que dispuser sobre a implementação do DT-e deverá indicar o rol de documentos existentes que deverão ser substituídos a partir da sua implementação.

...

Art. 18.

“Art. 7º. Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte – DT-e, previamente emitido, que conterà os dados e informações indicados em regulamento.

...

Art. 19.

...

“Art. 2º.

Parágrafo único. O valor do vale-pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no Documento Eletrônico de Transporte – DTe, caso previsto em regulamento”.

JUSTIFICAÇÃO

A Exposição de Motivos da Medida Provisória nº 1.051/2021 estabeleceu, de forma precisa, os principais objetivos envolvidos na criação do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e: “desburocratizar, simplificar, reduzir custos, harmonizar, modernizar e ampliar a qualidade e a segurança dos transportes no país”. A busca pela unificação, redução e simplificação de dados e informações inclusive foi arrolada no texto do art. 3º, I, desta MP, demonstrando a importância de que tais objetivos norteiem a efetiva implantação deste documento.

A fim de que os propósitos almejados pela Medida Provisória nº 1.051/2021 sejam atingidos, é de grande importância que a instituição do DT-e venha acompanhada da **efetiva substituição de documentos atualmente existentes**. Do contrário, ao invés de promover desburocratização e simplificação administrativa, seu efeito será justamente o oposto: a imposição de um novo ônus aos agentes econômicos.

Na medida em que o texto da MP não prevê, expressamente, os documentos que serão substituídos pelo DT-e, é necessário que seja indicada a importância de o regulamento estabelecer o rol de documentos que serão substituídos pelo DT-e. Do contrário, o risco de frustração dos propósitos da MP, certamente,

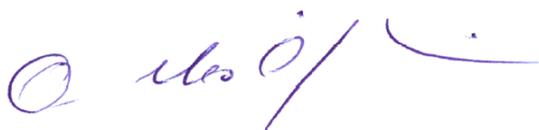
será materializado. Por essa razão, sugere-se a inclusão do § 4º ao art. 4º da MP.

Além disso, uma segunda medida de grande importância para a obtenção dos resultados pretendidos é a necessidade de o texto legal **atribuir ao regulamento o papel de indicar as informações e dados a serem contempladas no DT-e**. Isso se deve ao fato de que a redação do art. 4º, § 1º, e dos Arts. 4º e 18 trazem detalhes que não deveriam ser especificados a nível legal, sob pena de ser exigida a disponibilização de dados e informações excessivas ou desnecessárias à luz do tipo de operação e modal de transporte.

Caso os agentes econômicos se vejam obrigados a gerar DT-e com inúmeras informações, sem nenhuma pertinência diante das particularidades envolvidas no transporte, haverá incremento dos custos envolvidos e aumento da burocracia, resultados estes diametralmente opostos aos objetivos pretendidos.

Diante disso, considerando a pluralidade de operações e modais de transporte existentes e que deverão demandar a emissão de DT-e, é necessário que as indicações trazidas na MP no que se refere ao conteúdo do DT-e sejam suprimidas (art. 4º, par. 1º, art. 18 e art. 19), de forma que o regulamento indique, à luz das especificidades de cada modalidade de transporte, o conteúdo que deverá ser informado no DT-e.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**
CIDADANIA - SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA Nº

2021: Dê-se a seguinte redação aos artigos 1º e 4º da MP nº 1.051, de

“

Art. 1º

§1º...

[...]

§2º ...

[...]

§3º Nas operações de transporte ferroviário de cargas a emissão do DT-e será facultativa e poderá ser feita na chegada ao destino final ou no momento de emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e.

Art. 4º...

[...]

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados, e informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Medida Provisória, na forma prevista

em regulamento, excluídas informações protegidas por sigilo fiscal, bancário, comercial e informações confidenciais de toda a ordem.

[...]

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o texto da MP 1.051/2021, um dos objetivos do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e seria a simplificação e desburocratização, com a substituição de diversas providências, obrigações e documentos. Ademais, parece visar também a reunião e coleta de informações sobre transporte como ferramenta para subsidiar a formulação de políticas públicas.

O DT-e poderia, em tese, ter o potencial, em setores como transporte rodoviário de cargas, de eliminar ou prever a eliminação de determinadas obrigações ao reuni-las em um só meio eletrônico. Ademais, como o transporte de cargas por rodovias não é serviço público concedido, compreende-se que a coleta de informações por meio de um documento federal possa servir a um propósito de interesse público, já que, em não havendo uma relação contratual tradicional de concessão entre União e prestadores desse serviço, é natural que a assimetria de informações quanto à exploração da atividade econômica seja maior.

Porém, quando se observa a realidade do setor ferroviário, nota-se que sua atividade repousa sobre premissas muito diversas do transporte rodoviário. Em primeiro lugar, o transporte ferroviário de cargas é objeto de contratos de concessão fortemente regulados pela ANTT, em que já existe obrigação de compartilhamento de informações acerca da prestação de serviços. Comumente, a Agência Reguladora solicita às empresas do setor grandes quantidades de informações, as quais são prestadas rotineira e habitualmente e servem para a melhor fiscalização e aprimoramento das políticas públicas por parte do Poder Concedente. Logo, no caso das ferrovias, o DT-e, como meio de coleta de informações, consistiria em providência redundante e desnecessária, uma vez que a União, por meio do Ministério da Infraestrutura e especialmente a Agência Nacional de Transportes Terrestres possui amplo acesso e controle de informações operacionais necessárias à formulação de políticas.

Em segundo lugar, e ainda mais importante, outras premissas que poderiam ser válidas para modais diversos não são observadas no que tange às malhas ferroviárias. Cite-se em especial a alegada profusão de documentos e obrigações a serem unificadas pelo DT-e, o que não ocorre no caso das cargas ferroviárias. Atualmente, as empresas concessionárias de transporte ferroviário têm a obrigação de emitir apenas dois documentos, o CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico) e o MDF-e (Manifesto de Documentação Eletrônica). O CT-e, inclusive, é o documento utilizado para

fazer a cobrança ao cliente das ferrovias e para gerar os registros contábeis e fiscais (substitui a emissão de nota fiscal no transporte de carga de terceiros). Já o MDF-e serve a outros propósitos, sendo um documento mais amplo que reúne diversos CT-e e outras informações. Os documentos gerados atualmente foram criados e desenvolvidos ao longo dos anos com a participação efetiva das empresas de transporte, portanto contemplando as particularidades do modal.

Em que pese serem documentos de competência estadual, suas informações já são compartilhadas com a União por meio de acordos específicos por intermédio do Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ. Hoje já se compartilham 99% das informações do MDF-e. De 296 campos existentes no MDF-e, 293 são compartilhados, apenas 3 não são por conta de sigilo fiscal.

Cabe ressaltar que a emissão de tais documentos restará inalterada com a criação do DT-e, e não há outras obrigações burocráticas a serem substituídas e unificadas nesse contexto relativamente ao transporte ferroviário de cargas. Ou seja, o Documento Eletrônico de Transporte invariavelmente significará a criação de uma nova obrigação para o concessionário, sem nenhuma vantagem de aumento de eficiência para o transportador, o usuário ou mesmo o formulador de política pública. Ainda, redundará em custos adicionais não somente com a emissão individual, mas principalmente adaptações complexas de sistemas integrados de gestão das empresas, o que pode resultar, em última análise, em possível aumento de tarifas ou mesmo afetar equações de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, trazendo também fator de inibição para investidores de longo prazo em infraestrutura. E essas consequências indesejadas, que se devem à particularidades e idiosincrasias do setor ferroviário não observáveis necessariamente em outros modais, vão contra os propósitos de desburocratizar e simplificar, constantes no inciso I da própria Medida Provisória.

Desta feita, a presente emenda propõe que seja estabelecida a facultatividade de emissão do DT-e para o transporte ferroviário de cargas, possibilitando, assim, que aferição sobre a efetiva capacidade de desburocratizar a atividade econômica que o DT-e poderia trazer seja feita pelo próprio mercado, que é, em última análise, o maior interessado na redução de custos, diminuição de fardo regulatório e simplificações de formalidades. No mais, em eventualidade futura de um convênio ou acordo entre União e Estados para supressão do MDF-e e CT-e e incorporação desses instrumentos no DT-e, possivelmente as concessionárias dos serviços já terão estímulo suficiente para, constatando a vantajosidade da medida, aderirem naturalmente – e não forçosamente - à emissão do documento, para assim se concretizar de fato uma realidade de unificação e desburocratização.

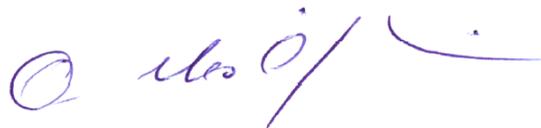
Somando-se a essa proposta, está a sugestão de que, no caso do modal ferroviário, a emissão de DT-e possa se dar em qualquer momento até a chegada ao destino final, e não somente de forma prévia. Isso porque,

atualmente, as ferrovias já são autorizadas por Estados a emitirem os documentos obrigatórios antes da chegada a um porto, por exemplo, medida que tem motivo e utilidade relevantes. Considerando a possibilidade de algum terminal de destino em uma zona portuária ou estar lotado ou ter tido algum problema, é comum que uma composição altere o terminal de destino durante a vigem, por questões meramente logísticas e de eficiência como essas, o que não seria possível caso o documento tenha obrigação de emissão prévia. Novamente, frise-se que essa é outra questão que se deve a particularidades do transporte ferroviário de cargas, já reconhecida expressamente no âmbito estadual.

Por fim, é necessário que se estabeleçam limites claros com relação às informações a constarem no DT-e, para que não se exijam dados ou providências que possam oferecer risco não somente ao sigilo comercial, fiscal e bancário, mas às informações confidenciais em geral que envolvam a prestação de serviços e os contratos. Tal preocupação visa preservar a segurança jurídica relativamente às atividades exploradas, as expectativas em relação às estratégias comerciais confidenciais e informações sensíveis dos negócios, a fim de garantir a viabilidade de sua exploração. Assim, sugere-se manter a disposição de que o DT-e reúna diversos tipos de informação, conforme consta atualmente no §1º do artigo 4º da MP, preservando seu texto original, mas com a ressalva de proteção à informações sensíveis de caráter fiscal, comercial, bancário e confidenciais em geral.

Por todo o exposto, contamos com a colaboração dos nobres Pares para a aprovação da presente Emenda.

Sala da Comissão, 18 de Maio de 2021



Deputado **ARNALDO JARDIM**
CIDADANIA - SP



DATA 21.05.2021	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1051, DE 2021
--------------------	------------------------------------

TIPO
1 <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA 2 <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA 3 <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA 4 <input type="checkbox"/> MODIFICATIVA 5 <input checked="" type="checkbox"/> ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PL	PR	01/03

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

Acrescente-se o §3º do Art. 9º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 9º.....

§3º As Entidades Geradoras de DT-e e que executem a geração no pagamento do frete ao TAC e seus equiparados, deverão ser Instituições de Pagamento – IP integrantes do



sistema de pagamento do Banco central, sendo ainda vedado a estas:

I - Atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico contratante do serviço de transporte;

II - Possuir vinculação societária, direta ou indireta, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia ou qualquer das partes do contrato de transporte;

III - Cobrar qualquer tarifa do TAC e equipados na prestação de serviços.

JUSTIFICAÇÃO

A criação das Entidades Geradoras de DT-e não pode ser indiscriminada, onde os atores da “carta-frete” podem atuar de maneira livre, perpetuando esta modalidade de pagamento de uma forma dissimulada, como está sendo atualmente praticado, mesmo na vigência do Art. 5º-A, da Lei nº 11.442/2007 através da chamada “carta-frete eletrônica”.

Devemos observar que nem mesmo o CIOT gerado pela ANTT, consegue, de maneira definitiva, extirpar a “carta-frete” que hoje representa aproximadamente 78% do pagamento do frete ao TAC no Brasil e não será diferente dentro do novo sistema se não continuarmos com o projeto de fiscalização do Canal Verde, bem como um mínimo de restrições aqueles que atuarão como Entidades Geradoras de DT-e, exclusivamente para o recebimento do frete pelo TAC. Destacamos que para todas as demais operações, segue a linha adotada na minuta apresentada pelo Min. da Infraestrutura.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PL/PR

Por esta razão, sugerimos a inclusão do §3º, no Art. 9º, em que é reprisado um importante item do atual regulamento do Pagamento Eletrônico de Frete da ANTT, onde distribuidores de combustíveis, empresas ou postos de combustível, operadora de rodovia, ou qualquer das partes do contrato de transporte, não possam atuar como entidade geradora de DT-e, face ao conflito de interesses.

Diante do exposto, solicito aos pares apoio para aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2021.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PL-PR



DATA 21.05.2021	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1051, DE 2021
--------------------	------------------------------------

TIPO	
1 <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA	2 <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA
3 <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA	4 <input type="checkbox"/> MODIFICATIVA
5 <input checked="" type="checkbox"/> ADITIVA	

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PL	PR	01/05

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

Acrescente-se, onde couber, o artigo abaixo na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art... Na hipótese de contratação direta do TAC pelo proprietário ou consignatário da carga, deverá ser gerado e emitido o DT-e nos termos desta lei, sem prejuízo da emissão do conhecimento de transporte eletrônico (CT-e) e do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) via sistema da Nota Fiscal Fácil (NFF).



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PL/PR

§1º O TAC poderá, a seu exclusivo critério, transferir todas as obrigações fiscais e legais de geração, emissão e recolhimento de taxas e impostos, relativos ao serviço de transporte por ele realizado, à entidade sindical de Transportadores Autônomos de Carga, de abrangência em todo território nacional, na condição de substituto tributário, para todos os fins e efeitos legais.

§2º Considerando o disposto no §1º, fica a CNTA – Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, entidade sindical de abrangência nacional, habilitada e autorizada a atuar como substituta tributária do TAC, realizando o controle, emissão e gestão de todos os documentos fiscais, complementares e assessórios, retenção e pagamento dos valores relativos ao ICMS e demais taxas e contribuições incidentes sobre o serviço de transporte, sem prejuízo de outras entidades que se habilitarem, nos termos do parágrafo 1º deste artigo.

§3º Uma vez recebido o valor do frete pelo TAC e registrado conforme o sistema previsto no Art.5º-A da Lei nº11.442/2007, caberá ao substituto tributário de escolha do TAC A proceder à retenção dos valores e o efetivo recolhimento dos impostos, taxas e contribuições, devendo encaminhar ao TAC os respectivos comprovantes de pagamento.

JUSTIFICAÇÃO



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PL/PR

Este tema é de extrema importância para que o TAC possa atuar de forma plena e com uma real possibilidade de aumento de renda.

Inicialmente, temos nos termos do Ajuste SINIEF 37 de 19 de dezembro de 2019, do Conselho de Política Fazendária – CONFAZ, foi instituído o regime especial da Nota Fiscal Fácil, abrangendo o conhecimento de transporte eletrônico CT-e e o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e a serem emitidos diretamente pelo TAC – Transportador Autônomo de Carga, usando o seu CPF.

Com esta possibilidade de emissão de documentos, a qual já se encontra em aplicação até o momento em 8 Estados da União, e em fase de implantação nos demais Estados, surgiu a oportunidade para o caminhoneiro poder ser contratado diretamente pelo embarcador, dono da mercadoria, com regular emissão de documento fiscal pelo próprio transportador autônomo.

Esta nova modalidade de documento fiscal, nesta primeira fase está limitada, por ora, aos embarques que tenham apenas uma origem e um destino, e na prática ligada a aquelas mercadorias de valor agregado menor e sem necessidade de especialidades no transporte.

Assim sendo, abriu-se a oportunidade de contratação direta do caminhoneiro para cargas como as chamadas, agrícolas, minérios, siderúrgicas, insumos da construção civil entre outras que se enquadrem no critério inicialmente estabelecido no projeto da NFF.

Todavia, pela característica de sua atividade que é itinerante, o caminhoneiro necessitará de um apoio de “back office” para o cumprimento de todas as suas obrigações, e assim sendo, a sua entidade nacional que abrange todos os Estados Federados será uma grande aliada para tais providências, tornando viável o seu trabalho.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PL/PR

Nos testes realizados pelo grupo de trabalho da NFF, observamos a dificuldade do TAC em realizar todos os procedimentos, ou seja, embora tenhamos uma solução, ela não se concretiza de fato, na medida que o próprio beneficiário, não consegue realizar o trabalho de forma adequada, tornando inviável o uso da NFF.

A solução, conforme pedido realizado no próprio CONFAZ seria a CNTA atuar como substituto tributário, realizando toda a operação burocrática pelo TAC, desde a contratação da viagem até a entrega da mercadoria, incluindo-se recolhimento de impostos, taxas, encargos, realização de seguros, entre outros. Ocorre que o CONFAZ se posicionou, até o momento, informalmente, que sem uma legislação específica que legitime a CNTA a ser substituto tributário do TAC, que seria a figura adequada para a realização deste trabalho, não é possível a interferência desta entidade na realização de toda operação do CT-e e MDF-e aqui mencionado.

Diante desta situação, se faz necessária a inclusão de um dispositivo legal que permita às entidades que tiverem interesse, e que sejam de cunho sindical e de abrangência nacional, prestarem esse serviço ao TAC. Também a fim de evitar dúvidas, questionamentos, habilitações e outras burocracias, que a primeira habilitada seja a própria CNTA que vem desenvolvendo este trabalho de contratação direta há anos, sem prejuízo de outras entidades que venham a se habilitar.

O objetivo da restrição mencionada acima (entidades sindicais e de abrangência nacional) é evitar a criação de agentes que venham novamente aprisionar o caminhoneiro em situações perversas como foi e é a “carta-frete”.

Logicamente, não se pode traduzir em uma obrigação, mas sim em uma possibilidade para o TAC, pois como consta do artigo,



poderá o caminhoneiro atuar com ou sem a ajuda da CNTA, quando bem lhe convier.

É de extrema importância a garantia do recebimento dos impostos, taxas e contribuições do Estado, neste novo modelo, sob pena de criarmos mais um passivo tributário, razão pela qual se utiliza da figura do substituto tributário, conforme permissivo legal constante do Artigo 121, do Código Tributário Nacional, conforme abaixo citado:

Art. 121. Sujeito passivo da obrigação principal é a pessoa obrigada ao pagamento de tributo ou penalidade pecuniária.

Parágrafo único. O sujeito passivo da obrigação principal diz-se:

...

II - responsável, quando, sem revestir a condição de contribuinte, sua obrigação decorra de disposição expressa de lei.

Logo, o dispositivo sugerido permitirá ao TAC o apoio adequado no desenvolvimento de seu trabalho.

Diante do exposto, solicito aos pares apoio para aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2021.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PL-PR



DATA 21.05.2021	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1051, DE 2021
--------------------	------------------------------------

TIPO
1 <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA 2 <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA 3 <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA 4 <input checked="" type="checkbox"/> MODIFICATIVA 5 <input type="checkbox"/> ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PL	PR	01/02

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

Modifique-se a redação do artigo 17 na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 17.....

Art. 5º-A. O pagamento do frete ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC ou equiparado deverá ser efetuado por meio de crédito em conta de depósito mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou em conta pré-paga mantida via



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PL/PR

Entidade Geradora de DT-e, à exclusiva escolha do contratado.

§1º A conta de depósito à vista, poupança ou pré-paga deverá ser de titularidade do TAC, identificado no documento fiscal eletrônico no qual ocorreu o registro do pagamento.

JUSTIFICAÇÃO

É preciso estabelecer que a conta de pagamento do frete deve ser de titularidade e do TAC, de modo que o sistema de pagamento de frete garanta o efetivo recebimento do frete pelo caminhoneiro, de forma plena e legal.

Diante do exposto, solicito aos pares apoio para aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2021.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PL-PR



DATA 21.05.2021	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1051, DE 2021
--------------------	------------------------------------

TIPO
1 <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA 2 <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA 3 <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA 4 <input type="checkbox"/> MODIFICATIVA 5 <input checked="" type="checkbox"/> ADITIVA

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PL	PR	01/02

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

Acrescente-se, onde couber, o artigo abaixo na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art.... A relação decorrente dos contratos de transporte de cargas entre o TAC e o proprietário ou consignatário da carga que trata esta lei, com exclusividade ou não, ainda que de caráter habitual, é sempre de natureza empresarial e comercial, e não constitui relação de trabalho e, portanto, não enseja, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego



JUSTIFICAÇÃO

Uma questão de extrema importância é garantir ao embarcador ou proprietário da carga que a contratação direta do TAC não gerará qualquer passivo de ordem trabalhista. Devemos lembrar que a própria Lei nº 11.442/2007, estabelece que a relação entre o TAC e a empresa de transporte é de natureza empresarial e comercial, sendo certo que em decisão do Supremo Tribunal Federal, foi afastado o vínculo empregatício nesta relação.

Diante do exposto, solicito aos pares apoio para aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2021.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PL-PR



DATA 21.05.2021	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1051, DE 2021
--------------------	------------------------------------

TIPO	
1 <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA 2 <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA 3 <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA 4 <input checked="" type="checkbox"/> MODIFICATIVA	
5 <input type="checkbox"/> ADITIVA	

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PL	PR	01/02

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

Acrescente-se, onde couber, os artigos abaixo na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art... O Art. 3º da Lei 10.637/2002 passa a vigorar acrescido do inciso XII do caput e §2º, com a seguinte redação:

...

XII - armazenagem de mercadoria e frete na operação de venda, nos casos dos incisos I e II, quando o ônus for suportado pelo vendedor.”



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PL/PR

...

“§ 23. A pessoa jurídica que contratar ou subcontratar serviço de transporte de carga prestado por:

I – pessoa física, transportador autônomo, poderá descontar, do PIS devido em cada período de apuração, crédito presumido calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços;

II - pessoa jurídica, optante pelo SIMPLES, poderá descontar, do PIS devido em cada período de apuração, crédito calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços.”.

Art.. O § 19º do Art. 3º da Lei 10.833, de 29 de setembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.3º...

...

§ 19. A pessoa jurídica que contratar ou subcontratar serviço de transporte de carga prestado por:

I – pessoa física, transportador autônomo, poderá descontar, da COFINS devida em cada período de apuração, crédito presumido calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços;

II - pessoa jurídica, optante pelo SIMPLES, poderá descontar, da COFINS devida em cada período de apuração, crédito calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços.

JUSTIFICAÇÃO



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PL/PR

As alterações de cunho tributário aqui propostas, visam superar um dos grandes obstáculos na contratação direta do caminhoneiro autônomo, que é a impossibilidade do contratante se creditar ou descontar créditos de PIS e COFINS das despesas pela prestação do serviço realizado pelo profissional, definido no Art. 2º, inciso I, da Lei 11.442/2007 como Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional.

De outra parte, a pessoa jurídica que explora as atividades de prestação de serviços de transporte de cargas, tal como o caminhoneiro autônomo, pode se creditar de serviços de transporte de cargas em regime de subcontratação. Bem como pode descontar créditos das despesas com combustíveis e lubrificantes, pneus, câmeras e peças de reposição para veículos utilizados diretamente no transporte.

Vale lembrar que as alíquotas somadas de PIS/COFINS chegam a 9,25% (nove vírgula vinte e cinco por cento) sobre o valor do serviço contratado, portanto um crédito bastante relevante no balanço orçamentário das empresas.

Destarte, entendemos que a inviabilidade pelo creditamento do PIS e da COFINS na contratação do TAC inibe a atratividade por parte dos embarcadores pela prestação do serviço através deste profissional.

Portanto, os artigos visam desonerar a contratação da atividade de transporte quando a parte envolvida for um TAC, permitindo assim a redução dos custos dos contratantes e incremento para os TACs quanto ao volume de cargas deslocadas.

Esta proposta se traduz no importante mecanismo para aumento de renda e das condições de trabalho do TAC, equiparando-o, em questão de custo tributário de sua contratação a uma ETC.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PL/PR

Diante do exposto, solicito aos pares apoio para aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2021.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PL-PR



DATA 21.05.2021	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1051, DE 2021
--------------------	------------------------------------

TIPO			
1 [] SUPRESSIVA	2 [] AGLUTINATIVA	3 [] SUBSTITUTIVA	4 [] MODIFICATIVA
5 [X] ADITIVA			

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PL	PR	01/03

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências.

EMENDA

Acrescente-se o §4º ao artigo 48 e inciso XXI ao artigo 181 da Lei nº 9.503 de 1997, com a seguinte redação:

Art. XXº O art. 48 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido do seguinte parágrafo:

“Art. 48

.....
§4º O veículo regularmente estacionado não poderá ocupar definitivamente uma vaga tampouco permanecer nela quando em



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared – PL/PR

mau estado de conservação ou com características de abandono na forma estabelecida pelo CONTRAN.

Art. XXº O art. 181 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fica acrescido do seguinte inciso:

“Art. 181. Estacionar o veículo:

.....
XXI – em vaga regulamentar mas em desacordo com §4 do art. 48, por período superior ao estabelecido pelo CONTRAN ou com características de abandono na forma do estabelecido pelo CONTRAN.

Infração – leve;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – remoção do veículo;

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposta objetiva otimizar o uso das vias terrestres, espaço público em geral, pois também está inserido no art. 2º do CTB – Código de Trânsito Brasileiro- que esta Lei 9.503/97 se refere a regulação e uso das praças abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo.

Desta forma apresentamos projeto para que os veículos abandonados por seus proprietários sejam recolhidos pela instituição pública de trânsito a fim de que a vaga/espaco seja de uso público, obrigando que o proprietário tome medidas para efetivo uso/circulação ou baixa definitiva do veículo.

Necessário lembrar que hoje não existe tipificação no Código de Trânsito Brasileiro que determine providência do poder público para veículos deliberadamente abandonados ou em mau estado de conservação que esteja ocupando vaga regulamentar.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared – PL/PR

É de conhecimento comum que a quantidade de veículos nas vias (principalmente estacionamentos) é bem superior ao suportado, e apesar das diversas medidas adotadas pelo poder público não estamos evoluindo na desconcentração de modais de transporte individuais. Por isso, apresentamos proposta para limitar o período de permanência na mesma vaga, pois há veículos que ficam semanas ou às vezes meses “abandonados” em ocupação permanente de vaga de estacionamento impedindo o uso racional do que deveriam ser vagas de uso alternado, principalmente nos centros urbanos.

De maneira semelhante há veículos, às vezes até com danos graves na estrutura devido a sinistros de trânsito (erroneamente alguns chama de acidente de trânsito), são abandonados nas vagas e acumulam água, virando foco de proliferação de mosquito da dengue entre outros. Há muitos casos em que, quando abandonados por muito tempo e a estrutura externa é sadia, viciados em drogas ou moradores de rua passam a utilizar o veículo como ponto de uso de drogas e também são usados por traficantes para esconder drogas ilícitas.

Além do mais, veículo abandonado pelo proprietário serve para acumular lixo embaixo e, a depender da condição, até dentro, e o amontoado de lixo se transforma em foco de vários insetos, baratas, ratos e até animais peçonhentos como escorpiões e cobras.

A fim de trazer norma mais específica que regule a condição da possibilidade de remoção do veículo pelo poder público, nesta proposta imputamos ao CONTRAN que defina quais características (mais de uma) irão estabelecer que o veículo possui várias evidências de que foi realmente abandonado.

Pelo exposto conto que o relator seja sensível à causa que atinge não apenas a segurança pública mas também questão social e, desta forma, possa acatar esta emenda. Também espero que meus nobres pares Deputados consigam entender a importância e necessidade desse ajuste legislativo para apoiar esta emenda de forma que seja aprovada nesta Comissão e dado o devido seguimento nesta Casa.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared – PL/PR

191

Sala da Comissão, de de 2019.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
Deputada PL/PR



DATA 21.05.2021	MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1051, DE 2021
--------------------	------------------------------------

TIPO			
1 <input type="checkbox"/>	SUPRESSIVA	2 <input type="checkbox"/>	AGLUTINATIVA
3 <input type="checkbox"/>	SUBSTITUTIVA	4 <input type="checkbox"/>	MODIFICATIVA
5 <input checked="" type="checkbox"/>	ADITIVA		

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA
DEPUTADA CHRISTIANE DE SOUZA YARED	PL	PR	01/03

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

Acrescentar complemento à redação do *caput* do Art. 21 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 21. O DT-e será implementado no território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo federal, que não poderá prever prazo inferior a 12 (doze) meses para sua implementação.

JUSTIFICAÇÃO

A criação do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), veiculada pela Medida Provisória nº 1.051/2021 (“MP nº 1.051/2021”), pode trazer simplificação e desoneração ao setor produtivo, que,



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete da Deputada Christiane de Souza Yared - PL/PR

atualmente, é sobrecarregado com o elevado volume de documentos exigidos para a regular realização de operações de transporte.

De acordo com o disposto na MP nº 1.051/2021, será necessária a edição de regulamento com o objetivo de disciplinar os procedimentos de geração e emissão do DT-e. Um dos pontos a serem regulamentos é, justamente, o cronograma para implantação deste novo documento.

Embora uma série de aspectos dependam de regulamentação, é certo que a operacionalização e efetiva emissão do DT-e, por parte das empresas geradoras, emissoras e demais agentes econômicos envolvidos nas operações de transporte, exigirá a realização de inúmeras adequações. A título exemplificativo, será necessário o desenvolvimento de sistemas pelo Governo Federal e empresas geradoras e emissoras, realização de testes para verificar o seu funcionamento e autenticidade dos documentos gerados, implementação adequações em sistemas de T.I das empresas, contratação de empresas geradoras e emissoras por parte dos responsáveis pela emissão do DT-e, dentre outras providências.

Diante disso, é imperioso que o texto legal assegure certo grau de segurança jurídica e previsibilidade à população, notadamente aos agentes econômicos afetados pelas suas medidas, sendo necessário que se garanta um prazo mínimo para a realização das adequações. Em vistas da complexidade envolvida, entende-se que tal prazo não deve ser inferior a 12 (doze) meses.

Diante do exposto, solicito aos pares apoio para aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão, em de de 2021.

CHRISTIANE DE SOUZA YARED
PL-PR



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

O *caput* do Art. 21 da Medida Provisória nº 1.051/2021, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 21. O DT-e será implementado no território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo federal, **que não poderá prever prazo inferior a 12 (doze) meses para sua implementação.**

JUSTIFICAÇÃO

A criação do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), veiculada pela Medida Provisória nº 1.051/2021 (“MP nº 1.051/2021”), pode trazer simplificação e desoneração ao setor produtivo, que, atualmente, é sobrecarregado com o elevado volume de documentos exigidos para a regular realização de operações de transporte.

De acordo com o disposto na MP nº 1.051/2021, será necessária a edição de regulamento com o objetivo de disciplinar os procedimentos de geração e emissão do DT-e. Um dos pontos a serem regulamentados é, justamente, o cronograma para implantação deste novo documento.

Embora uma série de aspectos dependam de regulamentação, é certo que a operacionalização e efetiva emissão do DT-e, por parte das empresas geradoras, emissoras e demais agentes econômicos envolvidos nas operações de transporte, exigirá a realização de inúmeras adequações. A título exemplificativo, será necessário o desenvolvimento de sistemas pelo Governo Federal e empresas geradoras e emissoras, realização de testes para verificar o seu funcionamento e autenticidade dos documentos



gerados, implementação adequações em sistemas de T.I das empresas, contratação de empresas geradoras e emissoras por parte dos responsáveis pela emissão do DT-e, dentre outras providências.

Diante disso, é imperioso que o texto legal assegure certo grau de segurança jurídica e previsibilidade à população, notadamente aos agentes econômicos afetados pelas suas medidas, sendo necessário que se garanta um prazo mínimo para a realização das adequações. Em vistas da complexidade envolvida, entende-se que tal prazo não deve ser inferior a 12 (doze) meses.

Sala da Comissão, de maio de 2021.

Deputado Federal PASTOR GIL
(PL/MA)



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o §3º ao artigo 1º da Medida Provisória nº 1.051, de 2021:

Art. 1º

§3º O DT-e ficará dispensado para as operações de transporte de cargas que são dispensadas da emissão de documentos fiscais para cada transporte, conforme definido na legislação fiscal competente, respectivo regulamento ou em regime especial tributário.

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o texto da MP 1.051/2021, um dos objetivos do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e seria a simplificação e desburocratização, com a substituição de diversas providências, obrigações e documentos.

Ocorre que, para determinadas modalidades de transporte de carga, a legislação fiscal ou convênios estabelecidos entre particulares e o Estado podem autorizar a emissão de único documento fiscal ao final de determinado período, contemplando nesse documento diversas viagens realizadas ao longo desse período.

Cite-se, como exemplo, a legislação fiscal do Estado de São Paulo, cujo RICMS estabelece:



“Art.10 - Fica o transportador, desde que devidamente inscrito no Cadastro de Contribuintes do ICMS, dispensado da emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico - CT-e, para cada transporte de matéria-prima, com destino a estabelecimento fabricante de açúcar, álcool ou melação, localizado neste Estado, devendo emitir, no último dia útil de cada período de apuração do imposto, um único CT-e, por município de origem, que englobará todos os transportes realizados durante o período” (RICMS/SP, Decreto Estadual nº 45.490, de 30.11.2000, Anexo X, Anexo X, Capítulo I)

Em tais situações, portanto, seria impraticável e um contrassenso com o objetivo de desburocratização considerar a emissão do DT-e tal como previsto na Medida Provisória, sendo de rigor a sua dispensa desde logo.

Pelo o exposto, contamos com a colaboração dos nobres Pares para a aprovação da presente Emenda.

Sala da Comissão, de maio de 2021.

Deputado Federal PASTOR GIL
(PL/MA)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
21.5.2021

PROPOSIÇÃO
Medida Provisória 1.051/2021

AUTOR Dep. Orlando Silva	PARTIDO Pcdob	UF SP	PÁGINA 01/01
---	-------------------------	-----------------	------------------------

1. SUPRESSIVA 2. SUBSTITUTIVA 3. 4. ADITIVA 5. AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Inclui-se o § 2º e o inciso I no art. 12 da Medida Provisória nº 1.051/2021, renumerando-se o parágrafo único, que passa a ser o parágrafo segundo, na forma abaixo:

“Art. 12.....

§ 1º. O Transportador poderá ceder, inclusive fiduciariamente, endossar ou empenhar títulos ou instrumentos representativos dos direitos creditórios, constituídos ou a constituir, referentes ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas, nas hipóteses em que o pagamento do frete seja feito em favor do cessionário, do endossatário ou do credor pignoratício, desde que o devedor seja devidamente notificado da cessão do crédito, vedado o pagamento diretamente ao Transportador.

§ 2º. A entidade emissora de DT-e deverá ser capaz de instituir sistemas para troca de informações com entidades que exerçam a atividade de escrituração de duplicatas escriturais, na forma prevista em regulamentação estabelecida pelo órgão ou pela entidade da administração pública federal de que trata o [§ 1º do art. 3º da Lei nº 13.775, de 2018](#).

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa a aumentar a segurança das instituições que operam com crédito, como por exemplo antecipação de recebível, aumentando a oferta de crédito para todo perfil de operador de transporte.

PARLAMENTAR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO Medida Provisória 1.051/2021
------	---

AUTOR Dep. Orlando Silva	PARTIDO Pcdob	UF SP	PÁGINA 01/01
------------------------------------	------------------	----------	-----------------

1. <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA	2. <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA	3. <input type="checkbox"/> MODIFICATIVA	4. <input checked="" type="checkbox"/> ADITIVA	5. <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA
--	--	--	--	--

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Altera-se o art. 17 da Medida Provisória 1.051/2021, incluindo-se no art. 22-B da Lei 11.442/2007 o § 3º da seguinte forma:

"Art. 17

Art. 22-B.....

§ 3º É concedido prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da implementação do DT- e a que se refere o artigo 21 da Medida Provisória 1.051/2021, para que as instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete estejam aptas a ter participação obrigatória no arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, na forma e nos termos da regulamentação própria.

JUSTIFICATIVA

O pagamento instantâneo recentemente instituído pelo Banco Central do Brasil é uma alternativa mais rápida, inclusiva, segura e não onerosa ao cidadão, que pode ser oferecida dentre outras modalidades de pagamento, como por exemplo, o DOC e a TED.

Justamente por ser uma nova modalidade de pagamento e por não ser obrigatória, o mercado vem avaliando a oferta dessa alternativa e gradativamente adaptando seus sistemas para

oferecê-la com a segurança.

Diante disso, as instituições de pagamento, a partir da obrigatoriedade de participação obrigatória em arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil estabelecida pela Medida Provisória 1.051/2021, precisam de um período estimado em até 180 dias para adaptarem seus sistemas tecnológicos e operacionais, de modo que possam ofertar o pagamento instantâneo de forma segura a seus clientes e usuários.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
21.5.2021

PROPOSIÇÃO
Medida Provisória 1.051/2021

AUTOR Dep. Orlando Silva	PARTIDO PC do B	UF SP	PÁGINA 01/01
------------------------------------	--------------------	----------	-----------------

1. SUPRESSIVA 2. SUBSTITUTIVA 3. MODIFICATIVA 4. ADITIVA 5. AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera-se o art. 17 da Medida Provisória 1.051/2021, incluindo no art. 5º-A da Lei 11.442/2007 o § 11 da seguinte forma:

"Art. 17

Art. 5-A

§ 11. No caso de contas de pagamento pré-pago o sistema de pagamento deverá pertencer à própria instituição prestadora do serviço.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa a impedir que empresas que não possuem sistema de pagamento utilizem sistema de terceiros (aluguel de plataforma) para operarem de forma indireta no processo, dificultando controle e segurança do sistema.

PARLAMENTAR



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Os artigos 1º e 4º da Medida Provisória nº 1.051, de 2021 passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 1º

.....
§3º Nas operações de transporte ferroviário de cargas a emissão do DT-e será facultativa e poderá ser feita na chegada ao destino final ou no momento de emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e.

Art. 4º.....

.....
§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registras, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados, e informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Medida Provisória, na forma prevista em regulamento, **excluídas informações protegidas por sigilo fiscal, bancário, comercial e informações confidenciais de toda a ordem.**

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o texto da MP 1.051/2021, um dos objetivos do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e seria a simplificação e desburocratização, com a



substituição de diversas providências, obrigações e documentos. Ademais, parece visar também a reunião e coleta de informações sobre transporte como ferramenta para subsidiar a formulação de políticas públicas.

O DT-e poderia, em tese, ter o potencial, em setores como transporte rodoviário de cargas, de eliminar ou prever a eliminação de determinadas obrigações ao reuni-las em um só meio eletrônico. Ademais, como o transporte de cargas por rodovias não é serviço público concedido, compreende-se que a coleta de informações por meio de um documento federal possa servir a um propósito de interesse público, já que, em não havendo uma relação contratual tradicional de concessão entre União e prestadores desse serviço, é natural que a assimetria de informações quanto à exploração da atividade econômica seja maior.

Porém, quando se observa a realidade do setor ferroviário, nota-se que sua atividade repousa sobre premissas muito diversas do transporte rodoviário. Em primeiro lugar, o transporte ferroviário de cargas é objeto de contratos de concessão fortemente regulados pela ANTT, em que já existe obrigação de compartilhamento de informações acerca da prestação de serviços. Comumente, a Agência Reguladora solicita às empresas do setor grandes quantidades de informações, as quais são prestadas rotineira e habitualmente e servem para a melhor fiscalização e aprimoramento das políticas públicas por parte do Poder Concedente. Logo, no caso das ferrovias, o DT-e, como meio de coleta de informações, consistiria em providência redundante e desnecessária, uma vez que a União, por meio do Ministério da Infraestrutura e especialmente a Agência Nacional de Transportes Terrestres possui amplo acesso e controle de informações operacionais necessárias à formulação de políticas.

Em segundo lugar, e ainda mais importante, outras premissas que poderiam ser válidas para modais diversos não são observadas no que tange às malhas ferroviárias. Cite-se em especial a alegada profusão de documentos e obrigações a serem unificadas pelo DT-e, o que não ocorre no caso das cargas ferroviárias. Atualmente, as empresas concessionárias de transporte ferroviário têm a obrigação de emitir apenas dois documentos, o CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico) e o MDF-e (Manifesto de Documentação Eletrônica). O CT-e, inclusive, é o documento utilizado para fazer a cobrança ao cliente das ferrovias e para gerar os registros contábeis e fiscais (substitui a emissão de nota fiscal no transporte de carga de terceiros). Já o MDF-e serve a outros propósitos, sendo um documento mais amplo que reúne diversos CT-e e outras informações. Os documentos gerados atualmente foram criados e desenvolvidos ao longo dos anos com a participação efetiva das empresas de transporte, portanto contemplando as particularidades do modal.

Em que pese serem documentos de competência estadual, suas informações já são compartilhadas com a União por meio de acordos específicos por intermédio do Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ. Hoje já se



compartilham 99% das informações do MDF-e. De 296 campos existentes no MDF-e, 293 são compartilhados, apenas 3 não são por conta de sigilo fiscal.

Cabe ressaltar que a emissão de tais documentos restará inalterada com a criação do DT-e, e não há outras obrigações burocráticas a serem substituídas e unificadas nesse contexto relativamente ao transporte ferroviário de cargas. Ou seja, o Documento Eletrônico de Transporte invariavelmente significará a criação de uma nova obrigação para o concessionário, sem nenhuma vantagem de aumento de eficiência para o transportador, o usuário ou mesmo o formulador de política pública. Ainda, redundará em custos adicionais não somente com a emissão individual, mas principalmente adaptações complexas de sistemas integrados de gestão das empresas, o que pode resultar, em última análise, em possível aumento de tarifas ou mesmo afetar equações de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, trazendo também fator de inibição para investidores de longo prazo em infraestrutura. E essas consequências indesejadas, que se devem à particularidades e idiosincrasias do setor ferroviário não observáveis necessariamente em outros modais, vão contra os propósitos de desburocratizar e simplificar, constantes no inciso I da própria Medida Provisória.

Desta feita, a presente emenda propõe que seja estabelecida a facultatividade de emissão do DT-e para o transporte ferroviário de cargas, possibilitando, assim, que aferição sobre a efetiva capacidade de desburocratizar a atividade econômica que o DT-e poderia trazer seja feita pelo próprio mercado, que é, em última análise, o maior interessado na redução de custos, diminuição de fardo regulatório e simplificações de formalidades. No mais, em eventualidade futura de um convênio ou acordo entre União e Estados para supressão do MDF-e e CT-e e incorporação desses instrumentos no DT-e, possivelmente as concessionárias dos serviços já terão estímulo suficiente para, constatando a vantajosidade da medida, aderirem naturalmente – e não forçosamente – à emissão do documento, para assim se concretizar de fato uma realidade de unificação e desburocratização.

Somando-se a essa proposta, está a sugestão de que, no caso do modal ferroviário, a emissão de DT-e possa se dar em qualquer momento até a chegada ao destino final, e não somente de forma prévia. Isso porque, atualmente, as ferrovias já são autorizadas por Estados a emitirem os documentos obrigatórios antes da chegada a um porto, por exemplo, medida que tem motivo e utilidade relevantes. Considerando a possibilidade de algum terminal de destino em uma zona portuária ou estar lotado ou ter tido algum problema, é comum que uma composição altere o terminal de destino durante a vigem, por questões meramente logísticas e de eficiência como essas, o que não seria possível caso o documento tenha obrigação de emissão prévia. Novamente, frise-se que essa é outra questão que se deve a particularidades do transporte ferroviário de cargas, já reconhecida expressamente no âmbito estadual.

Por fim, é necessário que se estabeleçam limites claros com relação às informações a constarem no DT-e, para que não se exijam dados ou providências que



possam oferecer risco não somente ao sigilo comercial, fiscal e bancário, mas às informações confidenciais em geral que envolvam a prestação de serviços e os contratos. Tal preocupação visa preservar a segurança jurídica relativamente às atividades exploradas, as expectativas em relação às estratégias comerciais confidenciais e informações sensíveis dos negócios, a fim de garantir a viabilidade de sua exploração. Assim, sugere-se manter a disposição de que o DT-e reúna diversos tipos de informação, conforme consta atualmente no §1º do artigo 4º da MP, preservando seu texto original, mas com a ressalva de proteção à informações sensíveis de caráter fiscal, comercial, bancário e confidenciais em geral.

Por todo o exposto, contamos com a colaboração dos nobres Pares para a aprovação da presente Emenda.

Sala da Comissão, de maio de 2021.

Deputado Federal PASTOR GIL
(PL/MA)



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Os artigos 4º, 18º e 19º da Medida Provisória nº 1.051, de 2021 passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 4º.....

.....
§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados, e informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Medida Provisória, na forma prevista em regulamento, **e deverão ser estabelecidos em conformidade com as particularidades envolvidas na respectiva operação e modal de transporte.**

.....
§ 4º. O regulamento que dispuser sobre a implementação do DT-e deverá indicar o rol de documentos existentes que deverão ser substituídos a partir da sua implementação.

Art. 18. A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 7º. Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte – DT-e, previamente emitido, **que conterà os dados e informações indicados em regulamento.**



Art. 19. A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

Art. 2º

Parágrafo único. O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no Documento Eletrônico de Transporte - DT-e, **caso previsto em regulamento**”.

JUSTIFICAÇÃO

A Exposição de Motivos da Medida Provisória nº 1.051/2021 estabeleceu, de forma precisa, os principais objetivos envolvidos na criação do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e: “desburocratizar, simplificar, reduzir custos, harmonizar, modernizar e ampliar a qualidade e a segurança dos transportes no país”. A busca pela unificação, redução e simplificação de dados e informações inclusive foi arrolada no texto do art. 3º, I, desta MP, demonstrando a importância de que tais objetivos norteiem a efetiva implantação deste documento.

A fim de que os propósitos almejados pela Medida Provisória nº 1.051/2021 sejam atingidos, é de grande importância que a instituição do DT-e venha acompanhada da **efetiva substituição de documentos atualmente existentes**. Do contrário, ao invés de promover desburocratização e simplificação administrativa, seu efeito será justamente o oposto: a imposição de um novo ônus aos agentes econômicos.

Na medida em que o texto da MP não prevê, expressamente, os documentos que serão substituídos pelo DT-e, é necessário que seja indicada a importância de o regulamento estabelecer o rol de documentos que serão substituídos pelo DT-e. Do contrário, o risco de frustração dos propósitos da MP, certamente, será materializado. Por essa razão, sugere-se a inclusão do § 4º ao art. 4º da MP.

Além disso, uma segunda medida de grande importância para a obtenção dos resultados pretendidos é a necessidade de o texto legal **atribuir ao regulamento o papel de indicar as informações e dados a serem contempladas no DT-e**. Isso se deve ao fato de que a redação do art. 4º, § 1º, e dos Arts. 4º e 18 trazem detalhes que não deveriam ser especificados a nível legal, sob pena de ser exigida a disponibilização de dados e informações excessivas ou desnecessárias à luz do tipo de operação e modal de transporte.



Caso os agentes econômicos se vejam obrigados a gerar DT-e com inúmeras informações, sem nenhuma pertinência diante das particularidades envolvidas no transporte, haverá incremento dos custos envolvidos e aumento da burocracia, resultados estes diametralmente opostos aos objetivos pretendidos.

Diante disso, considerando a pluralidade de operações e modais de transporte existentes e que deverão demandar a emissão de DT-e, é necessário que as indicações trazidas na MP no que se refere ao conteúdo do DT-e sejam suprimidas (art. 4º, par. 1º, art. 18 e art. 19), de forma que o regulamento indique, à luz das especificidades de cada modalidade de transporte, o conteúdo que deverá ser informado no DT-e.

Sala da Comissão, de maio de 2021.

Deputado Federal PASTOR GIL
(PL/MA)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA Nº

Os incisos do § 2º do art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021 passam a constar com as seguintes redações:

“Art. 1º

§ 2º

- I - distância entre origem e destino do transporte;
- II - características, tipo, peso ou volume total da carga;
- III - operação de transporte relacionado a programas, projetos ou incentivos da União ao desenvolvimento social ou econômico;**
- IV - reconhecimento de situação de emergência e estado de calamidade pública ou de defesa e em situação de risco no abastecimento alimentar; ou**
- V - outros aspectos que tornem a obrigação de geração e emissão de DT-e inconveniente ou antieconômica.” (NR)

Justificativa

O dispositivo em análise estabelece critérios que deverão ser considerados em regulamento para avaliar a possibilidade da dispensa do DT-e.

Esta Emenda pretende acrescentar dois outros incisos que trazem situações que merecem constar entre as previsibilidades de dispensa do DT-e, se assim eventual circunstância de política pública exigir, como por exemplo, o fomento ao desenvolvimento social ou econômico com ações voltadas para áreas de livre comércio ou em situações que necessite de intervenção imediata do Estado para suprir demandas de emergência e socorro da população como no caso de eventual tragédia de larga proporção, em momentos de crises de saúde pública ou dificuldades no abastecimento alimentar da população.

Sala das Sessões, de maio de 2021.

Deputada Arnaldo Jardim
Cidadania/SP



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

	Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.
--	---

Autor DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ	nº do prontuário
---	------------------

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutivo global
--	--	-----------------	--	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se à Medida Provisória nº 1.051/2021, a seguinte redação:

“Art. 1º

.....

§3º Nas operações de transporte ferroviário de cargas a emissão do DT-e será facultativa e poderá ser feita na chegada ao destino final ou no momento de emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e.

.....

Art. 4º

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados, e informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Medida Provisória, na forma prevista em regulamento, excluídas informações protegidas por sigilo fiscal, bancário, comercial e informações confidenciais de toda a ordem.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o texto da MP 1.051/2021, um dos objetivos do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e seria a simplificação e desburocratização, com a

substituição de diversas providências, obrigações e documentos. Ademais, parece visar também a reunião e coleta de informações sobre transporte como ferramenta para subsidiar a formulação de políticas públicas.

O DT-e poderia, em tese, ter o potencial, em setores como transporte rodoviário de cargas, de eliminar ou prever a eliminação de determinadas obrigações ao reuni-las em um só meio eletrônico. Ademais, como o transporte de cargas por rodovias não é serviço público concedido, compreende-se que a coleta de informações por meio de um documento federal possa servir a um propósito de interesse público, já que, em não havendo uma relação contratual tradicional de concessão entre União e prestadores desse serviço, é natural que a assimetria de informações quanto à exploração da atividade econômica seja maior.

Porém, quando se observa a realidade do setor ferroviário, nota-se que sua atividade repousa sobre premissas muito diversas do transporte rodoviário. Em primeiro lugar, o transporte ferroviário de cargas é objeto de contratos de concessão fortemente regulados pela ANTT, em que já existe obrigação de compartilhamento de informações acerca da prestação de serviços. Comumente, a Agência Reguladora solicita às empresas do setor grandes quantidades de informações, as quais são prestadas rotineira e habitualmente e servem para a melhor fiscalização e aprimoramento das políticas públicas por parte do Poder Concedente. Logo, no caso das ferrovias, o DT-e, como meio de coleta de informações, consistiria em providência redundante e desnecessária, uma vez que a União, por meio do Ministério da Infraestrutura e especialmente a Agência Nacional de Transportes Terrestres possui amplo acesso e controle de informações operacionais necessárias à formulação de políticas.

Em segundo lugar, e ainda mais importante, outras premissas que poderiam ser válidas para modais diversos não são observadas no que tange às malhas ferroviárias. Cite-se em especial a alegada profusão de documentos e obrigações a serem unificadas pelo DT-e, o que não ocorre no caso das cargas ferroviárias. Atualmente, as empresas concessionárias de transporte ferroviário têm a obrigação de emitir apenas dois documentos, o CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico) e o MDF-e (Manifesto de Documentação Eletrônica). O CT-e, inclusive, é o documento utilizado para fazer a cobrança ao cliente das ferrovias e para gerar os registros

contábeis e fiscais (substitui a emissão de nota fiscal no transporte de carga de terceiros). Já o MDF-e serve a outros propósitos, sendo um documento mais amplo que reúne diversos CT-e e outras informações. Os documentos gerados atualmente foram criados e desenvolvidos ao longo dos anos com a participação efetiva das empresas de transporte, portanto contemplando as particularidades do modal.

Em que pese serem documentos de competência estadual, suas informações já são compartilhadas com a União por meio de acordos específicos por intermédio do Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ. Hoje já se compartilham 99% das informações do MDF-e. De 296 campos existentes no MDF-e, 293 são compartilhados, apenas 3 não são por conta de sigilo fiscal.

Cabe ressaltar que a emissão de tais documentos restará inalterada com a criação do DT-e, e não há outras obrigações burocráticas a serem substituídas e unificadas nesse contexto relativamente ao transporte ferroviário de cargas. Ou seja, o Documento Eletrônico de Transporte invariavelmente significará a criação de uma nova obrigação para o concessionário, sem nenhuma vantagem de aumento de eficiência para o transportador, o usuário ou mesmo o formulador de política pública. Ainda, redundará em custos adicionais não somente com a emissão individual, mas principalmente adaptações complexas de sistemas integrados de gestão das empresas, o que pode resultar, em última análise, em possível aumento de tarifas ou mesmo afetar equações de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, trazendo também fator de inibição para investidores de longo prazo em infraestrutura. E essas consequências indesejadas, que se devem à particularidades e idiosincrasias do setor ferroviário não observáveis necessariamente em outros modais, vão contra os propósitos de desburocratizar e simplificar, constantes no inciso I da própria Medida Provisória.

Desta feita, a presente emenda propõe que seja estabelecida a facultatividade de emissão do DT-e para o transporte ferroviário de cargas, possibilitando, assim, que aferição sobre a efetiva capacidade de desburocratizar a atividade econômica que o DT-e poderia trazer seja feita pelo próprio mercado, que é, em última análise, o maior interessado na redução de custos, diminuição de fardo regulatório e simplificações de formalidades. No mais, em eventualidade futura de um convênio ou acordo entre União e Estados para supressão do MDF-e e CT-e e incorporação desses instrumentos no DT-e, possivelmente as concessionárias dos

serviços já terão estímulo suficiente para, constatando a vantajosidade da medida, aderirem naturalmente – e não forçosamente - à emissão do documento, para assim se concretizar de fato uma realidade de unificação e desburocratização.

Somando-se a essa proposta, está a sugestão de que, no caso do modal ferroviário, a emissão de DT-e possa se dar em qualquer momento até a chegada ao destino final, e não somente de forma prévia. Isso porque, atualmente, as ferrovias já são autorizadas por Estados a emitirem os documentos obrigatórios antes da chegada a um porto, por exemplo, medida que tem motivo e utilidade relevantes. Considerando a possibilidade de algum terminal de destino em uma zona portuária ou estar lotado ou ter tido algum problema, é comum que uma composição altere o terminal de destino durante a vigem, por questões meramente logísticas e de eficiência como essas, o que não seria possível caso o documento tenha obrigação de emissão prévia. Novamente, frise-se que essa é outra questão que se deve a particularidades do transporte ferroviário de cargas, já reconhecida expressamente no âmbito estadual.

Por fim, é necessário que se estabeleçam limites claros com relação às informações a constarem no DT-e, para que não se exijam dados ou providências que possam oferecer risco não somente ao sigilo comercial, fiscal e bancário, mas às informações confidenciais em geral que envolvam a prestação de serviços e os contratos. Tal preocupação visa preservar a segurança jurídica relativamente às atividades exploradas, as expectativas em relação às estratégias comerciais confidenciais e informações sensíveis dos negócios, a fim de garantir a viabilidade de sua exploração. Assim, sugere-se manter a disposição de que o DT-e reúna diversos tipos de informação, conforme consta atualmente no §1º do artigo 4º da MP, preservando seu texto original, mas com a ressalva de proteção à informações sensíveis de caráter fiscal, comercial, bancário e confidenciais em geral.

Por todo o exposto, conto com a colaboração dos nobres Pares para a aprovação da presente Emenda.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
/ /			



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

	Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.
--	---

Autor DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ	nº do prontuário
---	------------------

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutiva global
--	--	--	--	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se ao art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021, o seguinte § 3º:

“Art. 1º

.....

§ 3º O DT-e ficará dispensado para as operações de transporte de cargas que são dispensadas da emissão de documentos fiscais para cada transporte, conforme definido na legislação fiscal competente, respectivo regulamento ou em regime especial tributário.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o texto da MP 1.051/2021, um dos objetivos do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e seria a simplificação e desburocratização, com a substituição de diversas providências, obrigações e documentos.

Ocorre que, para determinadas modalidades de transporte de carga, a legislação fiscal ou convênios estabelecidos entre particulares e o Estado podem autorizar a emissão de único documento fiscal ao final de determinado período, contemplando nesse documento diversas viagens realizadas ao longo desse período.

Cite-se, como exemplo, a legislação fiscal do Estado de São Paulo, cujo RICMS estabelece:

Art.10 - Fica o transportador, desde que devidamente inscrito no Cadastro de Contribuintes do ICMS, dispensado da emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico - CT-e, para cada transporte de matéria-prima, com destino a

estabelecimento fabricante de açúcar, álcool ou melação, localizado neste Estado, devendo emitir, no último dia útil de cada período de apuração do imposto, um único CT-e, por município de origem, que englobará todos os transportes realizados durante o período” (RICMS/SP, Decreto Estadual nº 45.490, de 30.11.2000, Anexo X, Anexo X, Capítulo I)

Em tais situações, portanto, seria impraticável e um contra senso com o objetivo de desburocratização considerar a emissão do DT-e tal como previsto na Medida Provisória, sendo de rigor a sua dispensa desde logo.

Conto com a colaboração dos nobres Pares para a aprovação da presente Emenda.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
/ /			



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

	Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.
--	---

Autor DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ	nº do prontuário
---	------------------

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutiva global
--	--	-----------------	--	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Acrescenta-se à Medida Provisória nº 1.051/2021, a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

§ 1º. Os dados e informações necessários para fins de geração e emissão de DT-e serão definidos em regulamento e deverão ser estabelecidos em conformidade com as particularidades envolvidas na respectiva operação e modal de transporte.

.....

§ 4º. O regulamento que dispuser sobre a implementação do DT-e deverá indicar o rol de documentos existentes que deverão ser substituídos a partir da sua implementação.

.....

Art. 18. A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 7º. Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte – DT-e, previamente emitido, que conterá os dados e informações indicados em regulamento.

.....

Art. 19. A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º

Parágrafo único. O valor do vale-pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no Documento Eletrônico de Transporte – DTe, caso previsto em regulamento.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

A Exposição de Motivos da Medida Provisória nº 1.051/2021 estabeleceu, de forma precisa, os principais objetivos envolvidos na criação do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e: “desburocratizar, simplificar, reduzir custos, harmonizar, modernizar e ampliar a qualidade e a segurança dos transportes no país”. A busca pela unificação, redução e simplificação de dados e informações inclusive foi arrolada no texto do art. 3º, I, desta MP, demonstrando a importância de que tais objetivos norteiem a efetiva implantação deste documento.

A fim de que os propósitos almeçados pela Medida Provisória nº 1.051/2021 sejam atingidos, é de grande importância que a instituição do DT-e venha acompanhada da **efetiva substituição de documentos atualmente existentes**. Do contrário, ao invés de promover desburocratização e simplificação administrativa, seu efeito será justamente o oposto: a imposição de um novo ônus aos agentes econômicos.

Na medida em que o texto da MP não prevê, expressamente, os documentos que serão substituídos pelo DT-e, é necessário que seja indicada a importância de o regulamento estabelecer o rol de documentos que serão substituídos pelo DT-e. Do contrário, o risco de frustração dos propósitos da MP, certamente, será materializado. Por essa razão, sugere-se a inclusão do § 4º ao art. 4º da MP.

Além disso, uma segunda medida de grande importância para a obtenção dos resultados pretendidos é a necessidade de o texto legal **atribuir ao regulamento o papel de indicar as informações e dados a serem contempladas no DT-e**. Isso se deve ao fato de que a redação do art. 4º, § 1º, e dos Arts. 4º e 18 trazem detalhes que não deveriam ser especificados a nível legal, sob pena de ser exigida a

disponibilização de dados e informações excessivas ou desnecessárias à luz do tipo de operação e modal de transporte.

Caso os agentes econômicos se vejam obrigados a gerar DT-e com inúmeras informações, sem nenhuma pertinência diante das particularidades envolvidas no transporte, haverá incremento dos custos envolvidos e aumento da burocracia, resultados estes diametralmente opostos aos objetivos pretendidos.

Diante disso, considerando a pluralidade de operações e modais de transporte existentes e que deverão demandar a emissão de DT-e, é necessário que as indicações trazidas na MP no que se refere ao conteúdo do DT-e sejam suprimidas (art. 4º, par. 1º, art. 18 e art. 19), de forma que o regulamento indique, à luz das especificidades de cada modalidade de transporte, o conteúdo que deverá ser informado no DT-e.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
/ /			



CONGRESSO NACIONAL

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

	Proposição MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 2021.
--	---

Autor DEPUTADO HUGO LEAL – PSD/RJ	nº do prontuário
---	------------------

1. <input type="checkbox"/> Supressiva	2. <input type="checkbox"/> Substitutiva	3. <input type="checkbox"/> Modificativa	4. <input checked="" type="checkbox"/> Aditiva	5. <input type="checkbox"/> Substitutiva global
--	--	--	--	---

Página	Artigo	Parágrafo	Inciso	Alínea
--------	--------	-----------	--------	--------

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA ADITIVA

Dê-se ao art. 21 da Medida Provisória nº 1.051/2021, a seguinte redação:

Art. 21. O DT-e será implementado no território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo federal, **que não poderá prever prazo inferior a 12 (doze) meses para sua implementação.**

JUSTIFICAÇÃO

A criação do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), veiculada pela Medida Provisória nº 1.051/2021 ("MP nº 1.051/2021"), pode trazer simplificação e desoneração ao setor produtivo, que, atualmente, é sobrecarregado com o elevado volume de documentos exigidos para a regular realização de operações de transporte.

De acordo com o disposto na MP nº 1.051/2021, será necessária a edição de regulamento com o objetivo de disciplinar os procedimentos de geração e emissão do DT-e. Um dos pontos a serem regulamentados é, justamente, o cronograma para implantação deste novo documento.

Embora uma série de aspectos dependam de regulamentação, é certo que a operacionalização e efetiva emissão do DT-e, por parte das empresas geradoras, emissoras e demais agentes econômicos envolvidos nas operações de transporte, exigirá a realização de inúmeras adequações. A título exemplificativo, será necessário o desenvolvimento de sistemas pelo Governo Federal e empresas geradoras e emissoras, realização de testes para verificar o seu funcionamento e autenticidade dos documentos gerados, implementação adequações em sistemas de T.I das empresas,

contratação de empresas geradoras e emissoras por parte dos responsáveis pela emissão do DT-e, dentre outras providências.

Diante disso, é imperioso que o texto legal assegure certo grau de segurança jurídica e previsibilidade à população, notadamente aos agentes econômicos afetados pelas suas medidas, sendo necessário que se garanta um prazo mínimo para a realização das adequações. Em vistas da complexidade envolvida, entende-se que tal prazo não deve ser inferior a 12 (doze) meses.

CÓDIGO	NOME DO PARLAMENTAR	UF	PARTIDO
	Deputado Hugo Leal	RJ	PSD
DATA	ASSINATURA		
/ /			



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA	PROPOSIÇÃO Medida Provisória 1.051/2021
------	---

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA 01/01
-------	---------	----	-----------------

1. <input type="checkbox"/> SUPRESSIVA	2. <input type="checkbox"/> SUBSTITUTIVA	3. <input type="checkbox"/> MODIFICATIVA	4. <input checked="" type="checkbox"/> ADITIVA	5. <input type="checkbox"/> AGLUTINATIVA
--	--	--	--	--

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

EMENDA

Altera-se o art. 17 da Medida Provisória 1.051/2021, incluindo-se no art. 22-B da Lei 11.442/2007 o § 3º da seguinte forma:

"Art. 17

Art. 22-B.....

§ 3º É concedido prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da implementação do DT-e a que se refere o artigo 21 da Medida Provisória 1.051/2021, para que as instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete estejam aptas a ter participação obrigatória no arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, na forma e nos termos da regulamentação própria.

JUSTIFICATIVA

O pagamento instantâneo recentemente instituído pelo Banco Central do Brasil é uma alternativa mais rápida, inclusiva, segura e não onerosa ao cidadão, que pode ser oferecida dentre outras modalidades de pagamento, como por exemplo, o DOC e a TED.

Justamente por ser uma nova modalidade de pagamento e por não ser obrigatória, o mercado vem avaliando a oferta dessa alternativa e gradativamente adaptando seus sistemas para

oferecê-la com a segurança.

Diante disso, as instituições de pagamento, a partir da obrigatoriedade de participação obrigatória em arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil estabelecida pela Medida Provisória 1.051/2021, precisam de um período estimado em até 180 dias para adaptarem seus sistemas tecnológicos e operacionais, de modo que possam ofertar o pagamento instantâneo de forma segura a seus clientes e usuários.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres nossos Pares para a aprovação desta Emenda.

PARLAMENTAR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

ETIQUETA

APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

DATA
21.5.2021

PROPOSIÇÃO
Medida Provisória 1.051/2021

AUTOR	PARTIDO	UF	PÁGINA 01/01
-------	---------	----	-----------------

1. SUPRESSIVA 2. SUBSTITUTIVA 3. MODIFICATIVA 4. ADITIVA 5. AGLUTINATIVA

TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

Altera-se o art. 17 da Medida Provisória 1.051/2021, incluindo no art. 5º-A da Lei 11.442/2007 o § 11 da seguinte forma:

"Art. 17

Art. 5-A

§ 11. No caso de contas de pagamento pré-pago o sistema de pagamento deverá pertencer à própria instituição prestadora do serviço.

JUSTIFICATIVA

A presente emenda visa a impedir que empresas que não possuam sistema de pagamento utilizem sistema de terceiros (aluguel de plataforma) para operarem de forma indireta no processo, dificultando controle e segurança do sistema.

PARLAMENTAR



CÂMARA DOS DEPUTADOS

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA Nº

Modificam-se os §§ 3º e 5º e acrescenta-se o § 6º ao art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021 passando a vigorar com as seguintes redações:

“Art. 16

[...]

§ 3º Os valores da multa a que se refere o inciso II do caput serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e o máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), de acordo com o modo de transporte e os valores dos fretes informados no DT-e, na forma prevista em regulamento.

[...]

§ 5º Regulamento que dispor sobre as penalidades estabelecidas no *caput* deverá tipificar individualmente as punições e as medidas administrativas a serem aplicada ao infrator, classificar a gravidade da infração e definir expressamente os valores das respectivas multas e definir os critérios e as instâncias de recurso contra a infração.

§ 6º Em nenhuma hipótese será admitida a aplicação de penalidades que não esteja expressamente definida no Regulamento e em conformidade com o § 5º do art. 16 desta Lei.” (NR)

Justificativa

Em se tratando do setor de transporte é incompreensível e incompatível economicamente a previsibilidade de multa em relação ao DT-e que pode chegar ao valor de R\$ 5.5 milhões. Isto fere princípios básicos que se espera da administração pública na gestão e aplicação dos seus atos reguladores e sancionadores como o da razoabilidade e o da proporcionalidade, que são inclusive preceitos constitucionais.

Neste caso, ainda se verifica que as punições, a dosimetria das sanções e os valores das multas não estão definidos expressamente, ficando discricionário ao Regulamento da Agência fiscalizadora. Isto traz fragilidade jurídica e ausência de transparência nos atos do Poder Público.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

“A natureza jurídica da multa não pode conduzir a um extremo injustificado, jamais podendo levar o seu beneficiário - neste caso, a União - a enriquecer de forma indevida. A multa tem de atender à sua finalidade, que é a de obter, do próprio executado, um específico comportamento ou uma abstenção.¹”

Assim, entende-se que os valores entre R\$ 550,00 a R\$ 10.500,00 cumprem o objetivo que por sinal são os valores das multas previstas na Lei nº 11.442/2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas e não se encontra qualquer motivação para afasta-se desta referência.

Por fim, faz-se necessário estabelecer em Lei os requisitos mínimos para a regulamentação das penalidades previstas como a tipificação da infração, a classificação da gravidade e os valores específicos para cada multa e a possibilidade de recurso.

Sala das Sessões, de maio de 2021

Assinatura manuscrita em azul, aparentemente de Arnaldo Jardim.

Deputada Arnaldo Jardim
Cidadania/SP

¹ <https://www.conjur.com.br/2018-jan-09/paradoxo-corte-natureza-compatibilidade-limites-subjetivos-multa-coercitiva#:~:text=A%20multa%20tem%20de%20atender,tem%20car%C3%A1ter%20indenizat%C3%B3rio%20ou%20ressarcit%C3%B3rio.&text=A%20san%C3%A7%C3%A3o%20pecuni%C3%A1ria%20em%20te%20la,ao%20valor%20da%20pr%C3%B3pria%20obriga%C3%A7%C3%A3o.>



**CÂMARA DOS DEPUTADOS
MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021**

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA Nº

Inclua-se como art. 9º à Medida Provisória nº 1.051/2021 a redação a seguir, renumerando os artigos subsequentes:

“Art. 9º As Polícias Militares, os órgãos e entidades executivos rodoviários e executivos de trânsito e os órgãos fazendários dos Estados e do Distrito Federal poderão atuar na fiscalização do cumprimento da exigência de emissão do DT-e em operação de transporte que ocorrerem nas rodovias e estradas no âmbito de suas circunscrições, mediante celebração de convênio, à manifesto interesse da União, observando estritamente o que dispõe a Lei e Regulamentos.” (NR)

Justificativa

Busca-se com esta Emenda estender a fiscalização do cumprimento da exigência de emissão do DT-e ao alcance das estradas estaduais.

O modal rodoviário no Brasil é formado por um complexo de rodovias federais e importantes e movimentadas rodovias estaduais que se cruzam e se auxiliam. Assim, a operação de transporte, da origem ao destino, muitas vezes acontece por diversas rodovias de domínio e jurisdição de distintos órgãos e entes federados (União e Estados) e ainda são muitas as rodovias federais transferidas ao controle dos governos estaduais.

Ao encontro do propósito da implementação do DT-e: desburocratizar, simplificar, reduzir custos, harmonizar, modernizar e ampliar a qualidade e a segurança dos transportes, rastrear e aprimorar a fiscalização e o controle efetivo do cumprimento da legislação de transporte, inclusive na proteção do motorista autônomo (TAC), faz-se necessário participar a vigilância aos demais órgãos dos entes federados que atuam em fiscalização nas vias e estradas estaduais não alcançadas circunscricionalmente pela Agência Reguladora Federal e Polícia Rodoviária Federal.

À propósito, no que diz respeito ao combate à criminalidade, a própria MPV já prevê no parágrafo único do art. 7º o compartilhamento de informações do banco de dados do DT-e aos órgãos de segurança pública por meio do Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública, Prisionais e sobre Drogas – Sinesp. Ante a isso, não se entende óbice a participação de órgãos Estaduais e do Distrito Federal em observar durante uma fiscalização, o cumprimento da obrigatoriedade do Documento de Transporte, isto, a critério e interesse da União, mediante convênio.

Sala das Reuniões, de maio de 2021.

Deputada Arnaldo Jardim
Cidadania/SP

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprimir o inciso II, do §1º e incisos do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021.

JUSTIFICAÇÃO

Em sendo aplicadas a penalidade previstas de cancelamento às geradoras de DT-e, em se tratando de empresa de transporte, resultará na inviabilização da continuidade da sua atividade e da sua prestação dos serviços, o que caracteriza verdadeira cassação e cerceamento ao exercício de atividade protegida e livre conforme mandamento constitucional, podendo ainda colocar em risco os usuários dos serviços por ela fornecidos.

Sala da Comissão, 21 de maio de 2021.

Deputado Lucas Gonzalez

NOVO/MG

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do parágrafo 3º do Art.16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

§3º. Os valores da multa mencionada no inciso II do caput serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 e o máximo de R\$ 10.500,00, nos termos do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

A multa prevista de R\$ 5.500.000,00 é desproporcional e fere princípios constitucionais da proporcionalidade e da razoabilidade. O parâmetro sugerido para o transporte rodoviário de cargas já está consagrado na Lei nº 11.442/2007.

Sala da Comissão,
Sala das Sessões, 21 de maio de 2021.

Deputado Lucas Gonzalez
NOVO/MG

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do § 8º do Art.16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

...

...

§8º No âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações poderão ser encaminhadas por meio eletrônico para endereço eletrônico cadastrado formalmente para este fim de forma a assegurar a ciência da imposição da penalidade, nos termos do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

As notificações precisam ser reguladas na lei para assegurar o direito de defesa. Deixar para a administração regular vai permitir a imposição de regras

restritivas que dificultam o direito de defesa e a segurança jurídica dos autuados, o que já ocorre hoje nas regras baixadas pela ANTT, no caso do transporte rodoviário e cargas onde o processo de notificação não é transparente.

Sala da Comissão,
Sala das Sessões, 21 de maio de 2021.

Deputado Lucas Gonzalez
NOVO/MG



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o §3º do Art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 1º.....

§3º - Não se aplica o disposto no caput nas operações de coleta de carga fracionada.

JUSTIFICAÇÃO

A emissão do DT-e, se aplica ao transporte de carga lotação, assim como às operações de transportes, enquanto a operação de coleta ocorre anterior à unitização da carga para a efetiva prestação de serviços de transportes.



A inaplicabilidade, no caso, deve constar da lei e não ficar à espera de ser adotada na regulamentação. Importante que o Poder Legislativo exerça a sua competência de forma plena.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Inserir o §4º ao Art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

§4º - O DT-e será emitido pelas empresas de transporte de valores e de passageiros, quando realizarem o transporte de cargas para terceiros e mediante remuneração.

JUSTIFICAÇÃO

As empresas de transporte de valores e de passageiros transportam cargas para terceiros mediante remuneração, portanto, devendo ser submetidas ao mesmo tratamento das ETC, nos termos da Lei 11.442/07.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se Ao Art. 2º da Medida Provisória nº 1.051/2021 o incisos VIII, seguintes termos:

“Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

...

...

VIII – Carga de pequena monta: operação de transporte de pequenas cargas é aquela realizada por meio de veículos de pequeno porte, especialmente os utilizados na operação do transporte de cargas fracionadas.

JUSTIFICAÇÃO

O inciso V serve para englobar todos os entes passíveis de gerar o DT-e.



O inciso VIII busca conceituar a “pequena monta” para deixar fora do escopo do DT-e nas operações que não têm impacto nas políticas públicas no âmbito do Minfra.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do parágrafo 1º do Art. 4º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 4º Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Medida Provisória.

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações relativas à operação de transporte e previstas em lei, excluídas informações protegidas por sigilo fiscal, bancário e comercial.

JUSTIFICAÇÃO

Estão fora do escopo do DT-e os aspectos fiscais da operação, os negócios ou a situação fiscal do sujeito passivo ou contribuinte. Interessa ao DT-e a perfeita e completa identificação da operação de transporte e não da obrigação tributária ou da situação econômica do contribuinte.



Conjuminando o art. 145 da CF com o art. 198 do CTN, tem-se que o sigilo das informações se justifica no âmbito fazendário ou tributário, de fato, tais informações ao alcance de terceiros e de forma desarrazoada, ou seja, de outros que não sejam o próprio contribuinte e a Administração Tributária ou fora das hipóteses previstas no art. 198, §1º, e no art. 199, CTN, têm o potencial de ferir o direito à privacidade do primeiro, podendo trazer-lhe dano e prejuízo os mais variados.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao Art. 4º da Medida Provisória nº 1.051/2021, o §4º, nos seguintes termos:

Art. 4º Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Medida Provisória.

...

...

§4º O DT-e deverá conter campo destinado ao registro de toda e qualquer licença ou autorização exigida por órgão público federal para a operação de transporte, desobrigando o transportador do porte de documento físico para sua comprovação.

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que o DT-e pretende ser um documento unificador das informações exigidas pelos vários órgãos federais competentes nas operações de transporte, é



razoável que, em contemplando dados de registros, licenças, autorizações, permissões etc., esses sejam dispensados da impressão e do porte obrigatório.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescentar §3º ao Art. 9º da Medida Provisória nº1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 9º O DT-e será gerado por pessoa jurídica de direito privado denominada entidade geradora de DT-e, registrada pelo Ministério da Infraestrutura, na forma prevista em regulamento....

...

...

§3º. A responsabilidade pela geração e solicitação de emissão do DT-e será do Transportador, e os custos tarifários serão suportados pelo Embarcador.

§4º. O gerador poderá fazer uso de sistema próprio, ou, alternativamente, usar sistema de Entidade Geradora de DT-e autorizada pelo Ministério da Infraestrutura na forma do regulamento.



JUSTIFICAÇÃO

Deixar clara a responsabilidade dos envolvidos, em especial do transportador, prevendo-se expressamente a possibilidade de geração do DTe pelo mesmo, além de dar opção ao usuário em utilizar outros sistemas disponíveis no mercado.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente §5º ao Art.13 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 13. Constitui obrigação do embarcador ou do proprietário de carga contratante de serviços de transporte, de seus prepostos ou representantes legais, a geração, a solicitação de emissão, o cancelamento e o encerramento do DT-e emitido, na forma prevista nesta Medida Provisória e em seu regulamento.

...

...

§5º - O acesso às informações registradas no DT-e deverão ser segregadas ficando restrito a cada um dos agentes o conhecimento das condições relacionadas ao respectivo contrato em que é parte.

JUSTIFICAÇÃO



O acesso deve ser restrito às partes a fim de evitar que informações comerciais, contratuais e de valor de frete sejam enxergadas por terceiros alheios aos contratos dos quais não são partes.

A emenda visa preservar sigilo comercial e fiscal dos contratantes, informações que não podem ficar expostas aos concorrentes e outros que possam ter interesses conflitantes.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA SUPRESSIVA

Suprimir o §1º e incisos do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021.

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

§ 1º...

I....

II....

JUSTIFICAÇÃO



Em sendo aplicadas as penalidades previstas de suspensão e cancelamento às geradoras de DT-e, em se tratando de empresa de transporte, resultará na inviabilização da continuidade da sua atividade e da sua prestação dos serviços, o que caracteriza verdadeira cassação e cerceamento ao exercício de atividade protegida e livre conforme mandamento constitucional, podendo ainda colocar em risco os usuários dos serviços por ela fornecidos.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do parágrafo 3º do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

§3º. Os valores da multa mencionada no inciso II do caput serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 e o máximo de R\$ 10.500,00, nos termos do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

A multa prevista de R\$ 5.500.000,00 é desproporcional e fere princípios constitucionais da proporcionalidade e da razoabilidade. O parâmetro sugerido para o transporte rodoviário de cargas já está consagrado na Lei nº 11.442/2007.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do parágrafo 8º do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

...

...

§8º No âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações poderão ser encaminhadas por meio eletrônico para endereço eletrônico cadastrado formalmente para este fim de forma a assegurar a ciência da imposição da penalidade, nos termos do regulamento.

JUSTIFICAÇÃO

As notificações precisam ser reguladas na lei para assegurar o direito de defesa. Deixar para a administração regular vai permitir a imposição de regras restritivas que dificultam o direito de defesa e a segurança jurídica dos autuados, o que já



ocorre hoje nas regras baixadas pela ANTT, no caso do transporte rodoviário e cargas onde o processo de notificação não é transparente.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se ao Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, o §9º, incisos I, II e III, nos seguintes termos:

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

...

...

§9º - As infrações poderão ser punidas com multa, advertência, suspensão e cancelamento.

I. A pena de advertência será aplicada quando a infração tratar de irregularidade sanável, expedida notificação com intuito orientativo e com prazo para o autuado sanar irregularidade. Não sanada a irregularidade, será expedida nova notificação com a aplicação da penalidade correspondente;

II. O cometimento de 2 (duas) ou mais infrações, ainda que na mesma



operação de transporte, ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente;

III. A notificação de autuação será expedida no prazo máximo de trinta (30) dias, a contar da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente.

JUSTIFICAÇÃO

O procedimento de notificação e autuação da ANTT (TRC) vem trazendo enormes prejuízos para os transportadores pela sua falta de transparência e dificuldade de acesso aos documentos.

Há a necessidade de um prazo para notificação do auto de infração, adotando-se na proposta por analogia o prazo previsto no CTB, visto que na realidade atual as notificações podem chegar ao autuado em até 03 anos, período extremamente extenso que prejudica, e até mesmo inviabiliza, o exercício de defesa, cujos fatos se apagam da memória e dos arquivos, além do que em apenas 30 dias não há como instruir a defesa com documentos de viagens realizadas há 3 anos ou mais!

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do Art. 18 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 18. O artigo 2º da Lei no 13.703, de 8 de agosto de 2018, passam a vigorar com as seguintes redações:

...

“Art. 2º A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado pelo Transportador Autônomo de Cargas – TAC.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da MP é atender os TAC dando efetividade à lei do Piso Mínimo. As alterações propostas visam deixar claro que a Lei nº 13.703/2018 tem como finalidade precípua assegurar a justa remuneração reclamada pelo TAC. Assim se



justifica restringir as informações sobre o frete e piso mínimo no DT-e nas hipóteses da contratação do transportador autônomo.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do Art. 18 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 18. O artigo 7º da Lei no 13.703, de 8 de agosto de 2018, passam a vigorar com as seguintes redações:

...

“Art. 7º. Toda operação de transporte rodoviário de cargas em que houver a contratação ou subcontratação de Transportador Autônomo de Carga-TAC deverá ser realizada mediante Documento Eletrônico de Transporte DT-e previamente emitido, contendo informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao TAC e do piso mínimo de frete aplicável.”(NR)

JUSTIFICAÇÃO



Nem toda operação de transporte está obrigada à emissão do DT-e, pois, somente as operações que envolvem o TAC terão valor do frete mínimo no DT-e.

A amplitude das informações mencionadas não se aplica ao contrato entre o embarcador e ETC, pois, segundo o objeto da MP de subsidiar Política de Logística e Transporte do Governo Federal, e o que consta da Nota Técnica do Minfra, não interessa para o DT-e as informações de natureza comercial, sobre o negócio entre o embarcador e a ETC, tudo que deve ficar sob o manto de sigilo assegurado na lei e na Constituição.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do inciso V do Art. 2º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

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

...

...

V – cancelamento de DT-e: serviço de desconstituição de DT-e emitido mediante solicitação da entidade geradora ou de seu preposto, tornando-o sem efeito para a operação de transporte; e

..

JUSTIFICAÇÃO

O termo “entidade geradora” engloba todos os entes passíveis de gerar o DT-e

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051
DE 19 DE MAIO DE 2021.**

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA

Modifique-se a redação do Art. 16 da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

I - advertência;

II - multa; e

III – suspensão temporária.

§1º A pena de advertência será aplicada quando a infração tratar de irregularidade sanável, expedida notificação com intuito orientativo e com prazo para o autuado sanar irregularidades. Não sanada a irregularidade, será expedida nova notificação com a aplicação da penalidade correspondente.

§2º Os valores da multa a que se refere o inciso II do caput serão definidos em regulamento, de acordo com a infração cometida, a gravidade da conduta e as características da operação de transporte.

§3º Os valores da multa estabelecidos no §3º poderão ser anualmente atualizados por meio de ato conjunto do Ministro de Estado da Infraestrutura e do Ministro de Estado de Minas e Energia, com base em índice de inflação a ser definido em regulamento.

§4º A pena de suspensão temporária seja que as entidades geradoras de DT-e fiquem impedidas de gerar o DT-e por período de trinta a cento e oitenta dias.

§5º A dosimetria das sanções de multa e suspensão considerará a gravidade da conduta, na forma prevista em regulamento.

§6º A notificação de autuação será expedida no prazo máximo de 30 (trinta) dias, a contar da data do cometimento da infração, sob pena do auto de infração ser arquivado e seu registro julgado insubsistente.

§7º Da autuação e da aplicação de sanção caberá a apresentação, respectivamente, de defesa e recurso pelo autuado, no prazo estabelecido em norma do órgão fiscalizador competente.

JUSTIFICATIVA

O objetivo da emenda é sanar e esclarecer aspectos relacionados às infrações e penalidades em relação ao DT-e. Modificamos os incisos do caput para indicar mais precisamente os gêneros das penalidades aplicáveis. Além disso, incluímos no §1º a definição da pena de advertência e sua progressão para penalidades mais rigorosas.

Outro ponto está relacionado à aplicação da penalidade de cancelamento às geradoras de DT-e. Essa disposição resultaria na inviabilização da continuidade das atividades e da sua prestação dos serviços, o que caracterizaria cassação e cerceamento ao exercício de atividade protegida e livre, em conformidade com o mandamento constitucional. Ademais, poderia ainda colocar em risco operacional os usuários dos serviços, que deixariam de dispor de um agente. Em nossa visão, a penalidade de suspensão sopesada

pela gravidade da infração cumpre satisfatoriamente o objetivo de punir condutas inadequadas.

Por fim, destacamos também o tratamento das notificações, cuja celeridade e disponibiliza de são essenciais para assegurar o direito de defesa. Atualmente, a morosidade no procedimento de notificação e autuação muitas vezes inviabiliza o exercício de defesa, tendo em vista que a demora exige o acesso a documentos de anos anteriores. É essencial o acesso ágil e transparente aos autos de infração, oportunizando melhores condições para que os agentes possam instruir os recursos e processos de defesa. Nesse sentido, recomendamos o encaminhamento complementar das notificações por meio eletrônico e o estabelecimento de um prazo máximo para que a autuação tenha de fato efeito.

Sala da Comissão, de maio de 2021

Deputado Lucas Gonzalez

Novo/MG



MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA

Acrescente-se o §5º ao Art. 1º da Medida Provisória nº 1.051/2021, com a seguinte redação:

§5º. Não estão obrigados à emissão do DT-e as operações que envolvem:

- I. Transporte internacional de carga, mesmo que de trânsito de passagem;
- II. Transporte ao amparo de Despacho de Trânsito Aduaneiro - DTA;
- III. Transporte Intermunicipal, Interestadual e internacional de Passageiros;
- IV. Transporte de cargas com origem e destino no mesmo Município e região metropolitana;
- V. Transporte público coletivo de passageiros municipal ou semiurbano, de competência Municipal;
- VI. Transporte de mercadoria de pequena monta, transporte de carga em veículo categoria particular, sem finalidade comercial ou lucrativa;
- VI. Serviços de entregas expressas e de encomendas rápidas, respeitadas as definições legais de peso, dimensões e valor.

JUSTIFICAÇÃO



O que se busca com a adição dessas excepcionalidades em Lei e não em regulamento é dar maior previsibilidade e estabilidade possível às relações jurídicas e operacionais, ou seja, segurança jurídica para aqueles que, de fato, não fazem parte escopo do projeto de criação do DT-e.

Sala das Sessões, em de 2021.

Deputado VANDERLEI MACRIS



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se, onde couber, os artigos abaixo na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

Art... O Art. 3º da Lei 10.637/2002 passa a vigorar acrescido do inciso XII do caput e §23º, com a seguinte redação:

...

XII - armazenagem de mercadoria e frete na operação de venda, nos casos dos incisos I e II, quando o ônus for suportado pelo vendedor.”

...

“§ 23. A pessoa jurídica que contratar ou subcontratar serviço de transporte de carga prestado por:

I – pessoa física, transportador autônomo, poderá descontar, do PIS devido em cada período de apuração,



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

crédito presumido calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços;

II - pessoa jurídica, optante pelo SIMPLES, poderá descontar, do PIS devido em cada período de apuração, crédito calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços.”.

Art.. O § 19º do Art. 3º da Lei 10.833, de 29 de setembro de 2003, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.3º...

...

§ 19. A pessoa jurídica que contratar ou subcontratar serviço de transporte de carga prestado por:

I – pessoa física, transportador autônomo, poderá descontar, da COFINS devida em cada período de apuração, crédito presumido calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços;

II - pessoa jurídica, optante pelo SIMPLES, poderá descontar, da COFINS devida em cada período de apuração, crédito calculado sobre o valor dos pagamentos efetuados por esses serviços.

JUSTIFICAÇÃO

As alterações de cunho tributário aqui propostas, visam superar um dos grandes obstáculos na contratação direta do caminhoneiro autônomo, que é a impossibilidade do contratante se creditar ou descontar créditos de PIS e COFINS das despesas pela prestação do serviço realizado pelo profissional, definido no Art. 2º, inciso I, da Lei 11.442/2007 como Transportador Autônomo



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

de Cargas – TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional.

De outra parte, a pessoa jurídica que explora as atividades de prestação de serviços de transporte de cargas, tal como o caminhoneiro autônomo, pode se creditar de serviços de transporte de cargas em regime de subcontratação. Bem como pode descontar créditos das despesas com combustíveis e lubrificantes, pneus, câmeras e peças de reposição para veículos utilizados diretamente no transporte.

Vale lembrar que as alíquotas somadas de PIS/COFINS chegam a 9,25% (nove vírgula vinte e cinco por cento) sobre o valor do serviço contratado, portanto um crédito bastante relevante no balanço orçamentário das empresas.

Destarte, entendemos que a inviabilidade pelo creditamento do PIS e da COFINS na contratação do TAC inibe a atividade por parte dos embarcadores pela prestação do serviço através deste profissional.

Portanto, os artigos visam desonerar a contratação da atividade de transporte quando a parte envolvida for um TAC, permitindo assim a redução dos custos dos contratantes e incremento para os TACs quanto ao volume de cargas deslocadas.

Esta proposta se traduz no importante mecanismo para aumento de renda e das condições de trabalho do TAC, equiparando-o, em questão de custo tributário de sua contratação a uma ETC.

Pelo exposto, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputada **JAQUELINE CASSOL PP/RO**



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se, onde couber, o artigo abaixo na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art.... A relação decorrente dos contratos de transporte de cargas entre o TAC e o proprietário ou consignatário da carga que trata esta lei, com exclusividade ou não, ainda que de caráter habitual, é sempre de natureza empresarial e comercial, e não constitui relação de trabalho e, portanto, não enseja, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego

JUSTIFICAÇÃO

Uma questão de extrema importância é garantir ao embarcador ou proprietário da carga que a contratação direta do TAC não gerará qualquer passivo de ordem



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

trabalhista. Devemos lembrar que a própria Lei nº 11.442/2007, estabelece que a relação entre o TAC e a empresa de transporte é de natureza empresarial e comercial, sendo certo que em decisão do Supremo Tribunal Federal, foi afastado o vínculo empregatício nesta relação.

Pelo exposto, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputada **JAQUELINE CASSOL PP/RO**



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Modifique-se a redação do artigo 17 na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 17.....

Art. 5º-A. O pagamento do frete ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC ou equiparado deverá ser efetuado por meio de crédito em conta de depósito mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou em conta pré-paga mantida via Entidade Geradora de DT-e, à exclusiva escolha do contratado.



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

§1º A conta de depósito à vista, poupança ou pré-paga deverá ser de titularidade do TAC, identificado no documento fiscal eletrônico no qual ocorreu o registro do pagamento.

JUSTIFICAÇÃO

É preciso estabelecer que a conta de pagamento do frete deve ser de titularidade e do TAC, de modo que o sistema de pagamento de frete garanta o efetivo recebimento do frete pelo caminhoneiro, de forma plena e legal.

Pelo exposto, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputada **JAQUELINE CASSOL PP/RO**



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se, onde couber, o artigo abaixo na Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art... Na hipótese de contratação direta do TAC pelo proprietário ou consignatário da carga, deverá ser gerado e emitido o DT-e nos termos desta lei, sem prejuízo da emissão do conhecimento de transporte eletrônico (CT-e) e do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) via sistema da Nota Fiscal Fácil (NFF).

§1º O TAC poderá, a seu exclusivo critério, transferir todas as obrigações fiscais e legais de geração, emissão e recolhimento de taxas e impostos, relativos ao serviço de transporte por ele realizado, à entidade sindical de Transportadores Autônomos de Carga, de abrangência em todo território nacional, na condição de



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

substituto tributário, para todos os fins e efeitos legais.

§2º Considerando o disposto no §1º, fica a CNTA – Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, entidade sindical de abrangência nacional, habilitada e autorizada a atuar como substituta tributária do TAC, realizando o controle, emissão e gestão de todos os documentos fiscais, complementares e assessórios, retenção e pagamento dos valores relativos ao ICMS e demais taxas e contribuições incidentes sobre o serviço de transporte, sem prejuízo de outras entidades que se habilitarem, nos termos do parágrafo 1º deste artigo.

§3º Uma vez recebido o valor do frete pelo TAC e registrado conforme o sistema previsto no Art.5º-A da Lei nº11.442/2007, caberá ao substituto tributário de escolha do TAC A proceder à retenção dos valores e o efetivo recolhimento dos impostos, taxas e contribuições, devendo encaminhar ao TAC os respectivos comprovantes de pagamento.

JUSTIFICAÇÃO

Este tema é de extrema importância para que o TAC possa atuar de forma plena e com uma real possibilidade de aumento de renda.

Inicialmente, temos nos termos do Ajuste SINIEF 37 de 19 de dezembro de 2019, do Conselho de Política Fazendária – CONFAZ, foi instituído o regime especial da Nota Fiscal Fácil, abrangendo o conhecimento de transporte eletrônico CT-e e o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e a serem emitidos diretamente pelo TAC – Transportador Autônomo de Carga, usando o seu CPF.

Com esta possibilidade de emissão de documentos, a qual já se encontra em aplicação até o momento em 8 Estados da União, e em fase de implantação nos



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

demais Estados, surgiu a oportunidade para o caminhoneiro poder ser contratado diretamente pelo embarcador, dono da mercadoria, com regular emissão de documento fiscal pelo próprio transportador autônomo.

Esta nova modalidade de documento fiscal, nesta primeira fase está limitada, por ora, aos embarques que tenham apenas uma origem e um destino, e na prática ligada a aquelas mercadorias de valor agregado menor e sem necessidade de especialidades no transporte.

Assim sendo, abriu-se a oportunidade de contratação direta do caminhoneiro para cargas como as chamadas, agrícolas, minérios, siderúrgicas, insumos da construção civil entre outras que se enquadrem no critério inicialmente estabelecido no projeto da NFF.

Todavia, pela característica de sua atividade que é itinerante, o caminhoneiro necessitará de um apoio de “back office” para o cumprimento de todas as suas obrigações, e assim sendo, a sua entidade nacional que abrange todos os Estados Federados será uma grande aliada para tais providências, tornando viável o seu trabalho.

Nos testes realizados pelo grupo de trabalho da NFF, observamos a dificuldade do TAC em realizar todos os procedimentos, ou seja, embora tenhamos uma solução, ela não se concretiza de fato, na medida que o próprio beneficiário, não consegue realizar o trabalho de forma adequada, tornando inviável o uso da NFF.

A solução, conforme pedido realizado no próprio CONFAZ seria a CNTA atuar como substituto tributário, realizando toda a operação burocrática pelo TAC, desde a contratação da viagem até a entrega da mercadoria, incluindo-se recolhimento de impostos, taxas, encargos, realização de seguros, entre outros.



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

Ocorre que o CONFAZ se posicionou, até o momento, informalmente, que sem uma legislação específica que legitime a CNTA a ser substituto tributário do TAC, que seria a figura adequada para a realização deste trabalho, não é possível a interferência desta entidade na realização de toda operação do CT-e e MDF-e aqui mencionado.

Diante desta situação, se faz necessária a inclusão de um dispositivo legal que permita às entidades que tiverem interesse, e que sejam de cunho sindical e de abrangência nacional, prestarem esse serviço ao TAC. Também a fim de evitar dúvidas, questionamentos, habilitações e outras burocracias, que a primeira habilitada seja a própria CNTA que vem desenvolvendo este trabalho de contratação direta há anos, sem prejuízo de outras entidades que venham a se habilitar.

O objetivo da restrição mencionada acima (entidades sindicais e de abrangência nacional) é evitar a criação de agentes que venham novamente aprisionar o caminhoneiro em situações perversas como foi e é a “carta-frete”.

Logicamente, não se pode traduzir em uma obrigação, mas sim em uma possibilidade para o TAC, pois como consta do artigo, poderá o caminhoneiro atuar com ou sem a ajuda da CNTA, quando bem lhe convier.

É de extrema importância a garantia do recebimento dos impostos, taxas e contribuições do Estado, neste novo modelo, sob pena de criarmos mais um passivo tributário, razão pela qual se utiliza da figura do substituto tributário, conforme permissivo legal constante do Artigo 121, do Código Tributário Nacional, conforme abaixo citado:

Art. 121. Sujeito passivo da obrigação principal é a pessoa obrigada ao pagamento de tributo ou penalidade pecuniária.



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

Parágrafo único. O sujeito passivo da obrigação principal diz-se:

...

II - responsável, quando, sem revestir a condição de contribuinte, sua obrigação decorra de disposição expressa de lei.

Logo, o dispositivo sugerido permitirá ao TAC o apoio adequado no desenvolvimento de seu trabalho.

Pelo exposto, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputada **JAQUELINE CASSOL PP/RO**



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se o §3º do Art. 9º da Medida Provisória nº 1.051/2021, nos seguintes termos:

“Art. 9º.....

§3º As Entidades Geradoras de DT-e e que executem a geração no pagamento do frete ao TAC e seus equiparados, deverão ser Instituições de Pagamento – IP integrantes do sistema de pagamento do Banco central, sendo ainda vedado a estas:

I - Atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico contratante do serviço de transporte;



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

- II - Possuir vinculação societária, direta ou indireta, com distribuidoras, empresas ou postos de combustível, operadoras de rodovia ou qualquer das partes do contrato de transporte;
- III - Cobrar qualquer tarifa do TAC e equipados na prestação de serviços.

JUSTIFICAÇÃO

A criação das Entidades Geradoras de DT-e não pode ser indiscriminada, onde os atores da “carta-frete” podem atuar de maneira livre, perpetuando esta modalidade de pagamento de uma forma dissimulada, como está sendo atualmente praticado, mesmo na vigência do Art. 5º-A, da Lei nº 11.442/2007 através da chamada “carta-frete eletrônica”.

Devemos observar que nem mesmo o CIOT gerado pela ANTT, consegue, de maneira definitiva, extirpar a “carta-frete” que hoje representa aproximadamente 78% do pagamento do frete ao TAC no Brasil e não será diferente dentro do novo sistema se não continuarmos com o projeto de fiscalização do Canal Verde, bem como um mínimo de restrições aqueles que atuarão como Entidades Geradoras de DT-e, exclusivamente para o recebimento do frete pelo TAC. Destacamos que para todas as demais operações, segue a linha adotada na minuta apresentada pelo Min. da Infraestrutura.

Por esta razão, sugerimos a inclusão do §3º, no Art. 9º, em que é reprisado um importante item do atual regulamento do Pagamento Eletrônico de Frete da ANTT, onde distribuidores de combustíveis, empresas ou postos de combustível, operadora de rodovia, ou qualquer das partes do contrato de transporte, não possam atuar como entidade geradora de DT-e, face ao conflito de interesses.



Câmara dos Deputados
Gabinete da Deputada Federal Jaqueline Cassol – PP/RO

Pelo exposto, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação da presente emenda.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputada **JAQUELINE CASSOL PP/RO**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051 DE 19 DE MAIO DE 2021.

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

EMENDA ADITIVA Nº

Acrescente-se o Art. 18 à Medida Provisória em epígrafe, renumerando-se os demais:

Art. 18. A Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 2º.....

Art. 2º - A. A obrigatoriedade do desconto e repasse do INSS do TAC –Transportador Autônomo de Carga, até o limite máximo mensal estipulado por lei, ficará de responsabilidade das Instituições de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF) ou Entidade credenciada junto ao Banco Central, responsável pela emissão do DT-e conforme regulamento do Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS.

Parágrafo único. É de total responsabilidade das entidades citadas no caput deste artigo, a exatidão quanto ao limite máximo mensal a ser descontado do TAC – Transportador Autônomo de Carga e estipulado em lei.

JUSTIFICAÇÃO

A modificação no atual sistema de recolhimento e repasse se faz necessário porque tem sido esse tema uma dor de cabeça constante ao Transportador Autônomo de Carga, pois o tem seus valores retidos a cada carga e serviço prestado. No entanto quando vai verificar o repasse ao INSS se depara com a triste realidade de que a transportadora não o fez, não tendo ele para quem fazer a reclamação.

Como são milhares de transportadoras, o próprio INSS não tem capacidade para uma fiscalização sistemática, por isso a mudança para as Operadoras de pagamento Eletrônico de Frete ou Empresas credenciadas junto ao Banco Central para a Emissão do DT-e, que serão no máximo 20 empresas credenciadas, e que facilitaria esse controle, aumentando assim a segurança do sistema, a eficácia e o ganho, principalmente para a segurança do Caminhoneiro Autônomo, mas também para o INSS que receberá os valores que atualmente são sonogados.

Sala das Comissões,

Danilo Cabral

Deputado Federal (PSB-PE)

Líder do Partido Socialista Brasileiro – PSB