



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

PARECER Nº , DE 2019

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018 (PL nº 1428/1999), da Presidência da República, que *institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas; altera as Leis nºs 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), 13.103, de 2 de março de 2015, 11.442, de 5 de janeiro de 2007, e o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); revoga os Decretos-Lei nºs 284, de 28 de fevereiro de 1967, 1.438, de 26 de dezembro de 1975, 1.582, de 17 de novembro de 1977, as Leis nºs 7.290, de 19 de dezembro de 1984, 10.209, de 23 de março de 2001, 12.667, de 15 de junho de 2012, e dispositivos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007; e dá outras providências.*

Relator: Senador **LUIZ DO CARMO**

I – RELATÓRIO

A Comissão de Assuntos Econômicos passa a analisar o Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018 (Projeto de Lei nº 1.428, de 1999, na Câmara dos Deputados). Originalmente, a matéria, de autoria do Poder Executivo, fazia alterações ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB – Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997). Em sua tramitação na Câmara, contudo, o projeto cresceu em tamanho e abrangência, e o substitutivo enviado à análise do Senado Federal, de fato, pretende estabelecer um marco regulatório para toda a atividade de transporte rodoviário de cargas no Brasil.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

O texto em análise contém 91 artigos, divididos em seis capítulos. O art. 1º, anterior ao Capítulo I, indica o objeto da Lei, em cumprimento ao art. 7º da Lei Complementar nº 95, de 1998.

O Capítulo I denomina-se *Do Transporte Rodoviário de Cargas*, e contém 42 artigos divididos em quatorze seções.

A primeira seção, *Disposições Gerais sobre o Transporte Rodoviário de Cargas*, contém apenas o art. 2º, que afirma que o transporte rodoviário de cargas (o texto do PLC emprega a sigla TRC, que passaremos a adotar) é “atividade de natureza comercial, aberta à exploração por pessoa física ou jurídica”. O *caput* do artigo divide ainda o TRC em duas modalidades: transporte de carga de terceiros, mediante remuneração, e transporte de carga própria, sem remuneração. No § 1º encontra-se a definição de carga própria. Já os §§ 2º e 3º determinam que o exercício da atividade depende de inscrição prévia, renovada a cada três anos, no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); e do cumprimento de legislação de documentação e seguro de cargas.

A segunda seção, *Das Categorias* [do Transporte Rodoviário de Cargas], contém os arts. 3º ao 5º. O art. 3º divide os transportadores em Transportador Autônomo de Cargas (TAC), pessoa física com um a três veículos; Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), pessoa jurídica com onze ou mais veículos; Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC); Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte (ETPP), pessoa jurídica com pelo menos um veículo, equiparadas “no que couber” ao TAC; Transportador Rodoviário de Carga Própria (TCP); Operador Logístico (OL), pessoa jurídica que também presta serviços como armazenagem e gerenciamento de estoques, que pode atuar com multimodalidade e que deve ter ao menos onze caminhões. O art. 4º define categorias complementares do TRC: Motorista de Transporte Rodoviário de Cargas (MTRC); Responsável Técnico (RT); Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário (GRTR); Empresa de Atendimento a Emergências (EAE); Instituição de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEF); Empresa de Vale-Pedágio (EVP) e Operadora Eletrônica de Frete (OEF).



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

O art. 5º, apesar de pertencer à Seção II, trata do RNTRC, assunto da sessão seguinte, para determinar que o acesso ao sistema seja livre para o exercício do poder de polícia de trânsito.

A terceira seção, como dito, trata do RNTRC, e contém os arts. 6º a 10. O art. 6º remete à ANTT o regulamento para inscrição no RNTRC; cria cadastro para os motoristas (MTRC); e estabelece cadastro simplificado para produtores rurais e cooperativas agropecuárias. Os arts. 7º a 10 fixam o capital mínimo para inscrição no RNTRC das diferentes empresas do setor, em Direitos Especiais de Saque (DES), instrumento monetário cujo valor é calculado com base em uma cesta de moedas internacionais. Nos últimos meses, a cotação dessa cesta tem variado de R\$ 5,15 a R\$ 5,75. Para esta análise, adotaremos a cotação de R\$ 5,50.

A Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário, a Empresa de Atendimento a Emergências, a Instituição de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete, a Empresa de Vale-Pedágio e a Operadora Eletrônica de Frete precisariam de 400.000 DES de capital mínimo, ou aproximadamente R\$ 2,2 milhões. Já a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas e o Operador Logístico teriam como limite mínimo 300.000 DES, ou R\$ 1,6 milhão. A Cooperativa de Transporte de Cargas poderia operar com 200.000 DES, ou R\$ 1,1 milhão. Por sua vez, Empresa de Transporte de Cargas de Pequeno Porte e a Transportadora de Cargas Próprias precisariam demonstrar capital próprio de 100.000 DES ou R\$ 550 mil. Estas últimas são isentas da regra se houver apenas um veículo com capacidade máxima de 15 toneladas.

A quarta seção é intitulada *Da Documentação e dos Seguros Obrigatórios de Viagem*, e contém os arts. 11 a 13. O art. 11 cria o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de registro obrigatório, de responsabilidade da ETC, CTC, OL ou TCP, a ser regulamentado pela ANTT. O DT-e poderá ser preenchido por TAC, ETPP ou pelo contratante quando se tratar de extração de madeira; mudança; transporte urbano ou metropolitano; e quando o transporte tiver origem ou destino em região rural. Os Correios ficam obrigados a registrar DT-e quando transportarem mercadoria, ainda que em conjunto com correspondências.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

O art. 12 obriga a contratação de três seguros, além dos determinados por acordos internacionais ou leis especiais: são obrigatórios para ETC, CTC e OL o seguro de responsabilidade civil do transportador de carga e o de responsabilidade civil/desaparecimento de carga. O seguro de responsabilidade civil por veículos é obrigatório para todos os transportadores. O embarcador não pode impor seguradora específica, e pode dispensar o seguro de desaparecimento de carga, não podendo, neste caso, responsabilizar o transportador.

O art. 13 autoriza as associações e cooperativas de transporte a operar auxílio mútuo, por meio de autogestão, para roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores.

A quinta seção é denominada *Do Gerenciamento de Riscos no Transporte Rodoviário de Cargas* e contém os arts. 14 e 15, que tratam de um Plano de Gerenciamento de Risco, elaborado pelas transportadoras e seguradoras, e que poderá constar como parte integrante da apólice dos seguros obrigatórios.

A sexta seção, *Das Relações Contratuais do Serviço de Transporte*, é composta dos arts. 16 a 23. O art. 16 impõe tempos mínimos de contratação do serviço de transporte, independentemente da quantidade ou volume transportados – quatro anos para os serviços que exijam equipamentos novos ou especializados, fora do padrão de mercado; dois anos, caso contrário. Os arts. 17 e 18 estabelecem duas modalidades de subcontratação, que não constituem relação de trabalho: o TAC agregado, contratado com exclusividade e mediante remuneração certa; e o TAC independente, prestador de serviços eventuais. O art. 19 permite o ajuste de condições contratuais mediante acordos individuais ou coletivos, homologados nos sindicatos das categorias envolvidas. Cria ainda o Centro de Conciliação de Transporte, para resolução de conflitos sem recurso à esfera judicial. Os arts. 20 e 21 tornam regra o pagamento contra a entrega da carga, estipulando multa de 10%, juros de mora de 1% ao mês e correção monetária, em caso de atraso; o depósito deve ser em conta de instituição financeira ou IPEF. O art. 22 proíbe descontos no pagamento do transportador, exceto a retenção de impostos. O art. 23 responsabiliza o



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

contratante pelos custos de serviços acessórios ao transporte, inclusive os impostos pelo recebedor.

A sétima seção, *Do Prazo de Entrega, da Devolução e do Retorno da Carga Transportada*, possui dois artigos, 24 e 25, que determinam que a responsabilidade do transportador cessa no recebimento da carga sem ressalvas; que o transportador deve informar o prazo previsto de entrega, sendo consideradas perdidas as mercadorias não entregues em trinta dias corridos; que o transportador é responsável por prejuízos causados pelo atraso, exceto em casos fortuitos ou de força maior, até o limite do valor do frete; e que o embarcador deverá pagar o valor equivalente ao frete de ida em caso de devolução total ou parcial da carga, de embalagens ou paletes.

A seção VIII, *Do Tempo e da Operação de Carga e Descarga*, também possui dois artigos, 26 e 27. O primeiro estabelece como regra o prazo máximo de cinco horas, com multa em favor do transportador em caso de atraso. O segundo determina que as operações necessárias ao carregamento e descarregamento são de responsabilidade: do expedidor e do recebedor, quando houver exclusividade do veículo; do motorista, na carga fracionada. O motorista não pode realizar o serviço de carga e descarga, exceto no transporte de mudanças, de automóveis, de cargas especiais ou excedentes e de graneis líquidos e gasosos pressurizados.

A seção IX, *Das Perdas e das Avarias da Carga*, tem apenas um artigo, o 28, que imputa ao transportador a responsabilidade sobre as cargas em sua custódia, exceto quando houver culpa do embarcador, como no caso de mau acondicionamento.

A seção X trata dos pedágios, estabelecendo, em seus arts. 29 a 31 o vale-pedágio obrigatório. O benefício deve ser pago pelo embarcador, por meio eletrônico, antecipadamente; os pedágios da viagem de ida devem ser sempre cobertos, e a de volta quando o retorno sem carga for obrigatório; o pagamento será proporcional quando a carga for fracionada.

Já o art. 32 trata da isenção da cobrança de pedágios sobre os eixos suspensos, matéria já tratada pela Lei nº 13.711, de 24 de agosto de



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

2018, que altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, para prever isenção, em todo o território nacional, da cobrança de pedágio sobre eixos suspensos de veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais. O texto proposto é virtualmente idêntico ao da lei em vigor.

O arts. 33, 34 e 35, por sua vez, tratam dos documentos fiscais a serem emitidos pelas operadoras de pedágio.

A seção XI é intitulada *Das Penalidades nos Casos de Desvio e Receptação de Mercadorias Desviadas e Roubadas*. Contém os arts. 36 e 37, que permitem, respectivamente: suspender o transportador e o motorista envolvidos nesses ilícitos por dez anos do exercício da atividade de TRC; e suspender por dez anos a inscrição do transportador e do estabelecimento comercial no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ), e os administradores e proprietários por cinco anos do exercício de atividade comercial. Além disso, o art. 38 altera o Código Penal para equiparar a pena por roubo de carga rodoviária à do transporte de valores; e tornar qualificada a receptação do produto do roubo de carga do transporte.

A seção XII, composta pelo art. 39, cria o Plano Nacional de Renovação dos Veículos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ser regulamentado pela ANTT, pelo Ministério da Fazenda e pelos órgãos responsáveis pela arrecadação tributária, nas esferas federal e estadual. No plano federal, reduz à metade a base de cálculo referente ao ganho de capital da diferença entre o valor contábil e o valor de venda do veículo; reduz a zero a alíquota dos Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep), da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI) para aquisição de veículos automotor de carga e seus implementos para TAC, ETPP e CTC que entreguem seus veículos à reciclagem.

A seção XIII, *Dos Serviços de Rastreamento e Comunicação*, contém o art. 40, que obriga o uso de rastreadores e registradores eletrônicos



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

de jornada de trabalho nos veículos, cabendo ao Ministério do Trabalho e à ANTT sua fiscalização.

A seção XIV trata das inspeções veiculares. Os arts. 41 e 42 obrigam a inspeção de todos os veículos e equipamentos do TRC, a cada dois anos, dos três aos dez anos de uso; e anualmente, a partir dessa idade, ou para aqueles empregados no transporte de produtos pressurizados ou perigosos.

O Capítulo II denomina-se *Do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas*, e contém os arts. 43 a 53, divididos em três seções.

A Seção I traz disposições gerais sobre esta matéria. O art. 43 conceitua o serviço; o art. 44 afirma que ele é aberto a TCP, ETC e CTC, estas últimas com exigências de capacidade de transporte mínima (400 toneladas) e capital mínimo (440.000 DES, hoje R\$ 2,3 milhões).

A Seção II trata das normas que regulamentam o transporte internacional. O art. 45 diz que ele é regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) e normas aduaneiras em território brasileiro. O art. 46 remete ao Subgrupo de Transporte do Mercosul e aos acordos internacionais os limites de peso e tamanho dos veículos. O art. 47 autoriza empresas não habilitadas ao transporte internacional a realizar a parte do serviço que se encontre em território brasileiro. O art. 48 internaliza a obrigação de contratação de seguros presente no ATIT. O art. 49 trata dos documentos de porte obrigatório do transporte internacional. O art. 50 estabelece o limite de vinte anos de idade, que será reduzido a quinze anos, para os veículos utilizados; e vinte e cinco anos, para implementos, neste serviço. O art. 51 cria a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas, com representantes de diversos órgãos e setores econômicos.

A Seção III, *Das Aduanas e da Operação de Empresas no TRIC*, contém dois artigos. O art. 52 trata da licitação de estações aduaneiras, e o 53 da atuação de empresas de fora do Brasil no TRIC, exigindo cadastro na ANTT e a proporção de, no máximo, três veículos agregados por veículo da frota própria.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

O Capítulo III trata do transporte de produtos perigosos, e contém os arts. 54 a 68, divididos em seis seções.

A Seção I versa sobre disposições gerais para essa atividade. O art. 54 reforça o papel das normas internacionais e dos regulamentos da ANTT neste assunto. O art. 55 define produto perigoso. O art. 56 remete a lei específica o transporte realizado pelas Forças Armadas. O art. 57 faz as seguintes exigências para o transportador: manter Responsável Técnico com experiência em produtos perigosos; possuir apólice de seguro contra danos causados ao meio ambiente; dispor de estrutura de atendimento a emergência, própria ou subcontratada. O TCP ainda está sujeito à exigência de capital mínimo de 200.000 DES para até cinco veículos, e 400.000 DES acima desse limite.

A Seção II trata dos veículos e equipamentos empregados no serviço. O art. 58 estabelece os limites de idade de quinze anos para veículos, e vinte para implementos, que serão eventualmente reduzidos em cinco anos. O arts. 59 e 60 obrigam o uso de rastreador e equipamento de telemetria nos veículos que transportam produtos perigosos.

A Seção III, *Das Responsabilidades do Fabricante, do Refabricador, do Recondicionador e do Importador de Veículos e Equipamentos para Transporte de Produtos Perigosos*, é composta pelos arts. 61 e 62. O art. 61 responsabiliza os fabricantes, penal e civilmente, os refabricadores e os recondicionadores de equipamento destinado ao transporte de produtos perigosos, por sua qualidade e adequação. O art. 62 afirma que tais equipamentos devem ser construídos ou modificados segundo requisitos da autoridade competente.

A Seção IV, denominada *Das Situações de Risco e das Infrações na Operação de Transporte de Produtos Perigosos*, contém apenas o art. 63, que determina que a autoridade pode reter ou remover o veículo, ou determinar o descarregamento, a transferência ou a destruição da carga perigosa em situação de risco.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

A Seção V, com os arts. 64 e 65, trata do transporte internacional de produtos perigosos, remetendo sua regulamentação a acordos internacionais e normas da ANTT, e obrigando as empresas estrangeiras a cumprir a legislação brasileira quando atuarem em território nacional.

A Seção VI traz disposições finais sobre a matéria. Os arts. 66 a 69 permitem à ANTT, à Polícia Rodoviária Federal e ao IBAMA emitir novos regulamentos, ressalvados os acordos internacionais.

O Capítulo IV é intitulado *Das Infrações e Penalidades*, e contém os arts. 70 a 73.

O *caput* do art. 70 estabelece as seguintes penalidades: advertência, multa, suspensão ou multa do RNTRC, e suspensão ou cancelamento do cadastro único do MTRC; e as seguintes medidas administrativas: retenção do veículo, recolhimento do documento do RNTRC, recolhimento do documento do cadastro único do MTRC, remoção do veículo, descarregamento, transferência e transbordo de carga, e eliminação da periculosidade da carga ou sua destruição.

O § 1º do art. 70 determina a cumulatividade das penas em caso de múltiplas infrações. O § 2º afirma que não se excluem outras cominações inclusive de natureza cível e penal. O § 3º comanda que os infratores reincidentes no prazo de doze meses tenham a penalidade multiplicada pela quantidade de reincidências.

O art. 71 estabelece os valores das multas por infrações. A do tipo gravíssimo é punida com multa de 500 DES (hoje cerca de R\$ 2.750); a grave, 250 (R\$ 1.375); a média, 100 (R\$ 550); e a leve, 50 (R\$ 275).

As infrações médias e leves podem ser convertidas em advertência, na forma do regulamento. A ANTT deverá, segundo o art. 72, estabelecer em regulamento as condutas tipificadas como infrações.





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

O art. 73 obriga as empresas do setor a disponibilizarem seus documentos para a ANTT.

O Capítulo V, *Da Responsabilidade Subsidiária no Transporte de Cargas*, traz o art. 74, que estabelece como responsáveis subsidiários os contratantes, subcontratantes, consignatários, expedidores, e recebedores, no que competir a cada um.

O sexto e último Capítulo traz as disposições finais.

O art. 75 exclui os valores referentes a taxas, impostos e contribuições destacados no documento fiscal de transportes por substituição tributária da receita operacional, do rendimento tributável, e da base de incidência de contribuições, impostos e taxas federais, estaduais ou municipais. O parágrafo único do *caput* exclui o valor do pedágio, quando destacado, das mesmas bases, previsão que já constava da Lei nº 10.209, de 2001.

O art. 76 obriga as Comissões Nacional, Estaduais e Distrital do Plano Nacional de Prevenção, Preparação e Resposta Rápida a Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos a investigar acidentes ocorridos em vias públicas, quando houver contaminação ambiental ou letalidade.

O art. 77 altera diversos artigos do CTB (Lei nº 9.503, de 1997).

As alterações aos arts. 10 a 13 do CTB visam acrescentar à composição do Conselho Nacional de Trânsito representantes do Ministério do Trabalho; da Câmara dos Deputados; dos órgãos de trânsito estaduais e municipais; e da Polícia Rodoviária Federal. Acresce ainda à competência daquele colegiado a representação do Brasil em reuniões internacionais. Altera também a eleição de coordenadores das Câmaras Temáticas do Conselho.

A modificação ao art. 101 do CTB permite a emissão de Autorização Especial de Trânsito (AET) para veículos ou combinações de



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

grande tamanho por tempo determinado, em vez de exigí-la a cada viagem, quando se tratar de cargas, veículos e percursos idênticos. A AET poderá ser concedida por até um ano para combinações de veículos que não excedam os limites de peso por eixo estabelecidos pelos fabricantes. O prazo da AET para guindastes autopropelidos aumenta de seis meses para um ano. Fica ainda dispensada a obrigatoriedade de apresentação do estudo de viabilidade para a obtenção de AET, quando for utilizado reboque ou semirreboque constituído por módulos hidráulicos, para o transporte de cargas indivisíveis, nas especificações técnicas estabelecidas no § 5º. Por fim, dispensa-se o uso de veículo de tração 6x4 para as combinações de até 57 toneladas.

Acresce-se parágrafo ao art. 104 do CTB para determinar a classificação dos veículos envolvidos em acidente de trânsito, no que concerne à monta dos danos, por instituição técnica licenciada, ou por entidade pública ou paraestatal.

Também acrescenta parágrafo ao art. 106 do CTB para dispensar de certificação de segurança os veículos já em uso e emplacados que tenham sofrido modificação para redução de sua capacidade, ressalvados os itens de segurança.

Modifica-se o art. 218 do CTB para limitar às vias cuja velocidade regulamentada seja maior do que 60 km/h a suspensão da habilitação em caso de excesso de velocidade superior a 50% da velocidade regulamentada.

Suspende-se, por meio de alteração ao art. 230 do CTB, a aplicação de multas por condução do veículo além da jornada permitida pelo Estatuto do Motorista Profissional, nos locais onde não existam pontos de parada adequados.

Modificação ao art. 257 do CTB torna o embarcador responsável pela infração de transporte de carga com excesso de peso nos eixos ou no peso bruto total, quando for o único remetente da carga e o peso declarado for inferior ao aferido.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

Ampliam-se os limites de pontos na Carteira Nacional de Habilitação de que trata o art. 261 do CTB, no caso dos motoristas profissionais, para vinte e cinco a quarenta pontos, a depender do número de infrações graves ou gravíssimas – quanto mais infrações desses tipos, menor o limite.

Voltando às alterações promovidas pelos próprios artigos do PLC aqui analisado, o de número 78 subtrai o número de motoristas profissionais das transportadoras do total de empregados a serem considerados para fins do cálculo da quantidade de vagas reservadas a pessoas com deficiência e a aprendizes.

O art. 79 estabelece em um ano o prazo para o cumprimento das novas exigências estabelecidas para o RNTRC.

O art. 80 promove anistia das multas aplicadas pela ANTT referentes a evasão de fiscalização até a data de publicação da Lei.

O art. 81 altera a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que *dispõe sobre o exercício da profissão de motorista* (conhecido como Estatuto do Motorista Profissional). É acrescido parágrafo ao art. 9º para determinar que os locais de espera para embarque e desembarque mantidos por empresas ou terminais apresentem condições de segurança, sanitárias e de conforto. Seu art. 10 ganha dois novos parágrafos, para que o Poder Público priorize a construção de áreas de descanso públicas, onde não houver interesse da iniciativa privada, e para obrigar que tais equipamentos forneçam acesso a meios de comunicação. Já o art. 11 tem seu § 3º alterado, para que o Poder Público tenha a obrigação de cadastrar, e não apenas reconhecer mediante solicitação, os pontos de parada nas estradas.

O art. 82 institui a Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas, sob coordenação do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, com as funções principais de atualizar as planilhas de custo do serviço e colaborar nos estudos de concessões na área de infraestrutura do setor de TRC.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

O art. 83 comanda que o sistema de identificação veicular do Mercosul seja empregado no TRC.

O art. 84 obriga o uso de Dispositivo de Identificação Eletrônica nos veículos e implementos do TRC.

Os arts. 85 e 86 impõem a pena de cassação do CNPJ, com proibição de reinscrição por cinco anos, do posto de combustíveis que empregar dispositivo destinado a fraudar o volume fornecido ao consumidor, ou seu preço final. O art. 87 proíbe os sócios da empresa fraudadora de exercer a atividade de comércio de combustíveis por cinco anos, ainda que em estabelecimento diferente daquele onde se deu o ilícito.

O art. 88 altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que *dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração*. As alterações adequam o texto da Lei, sendo a única alteração a ressalva, no art. 5º, de que a habitualidade da subcontratação não elide sua natureza comercial.

O art. 89 garante aos que exerçam atualmente a atividade de TRC a inscrição no RNTRC e a continuidade de suas atividades, protegendo-os das novas exigências, que serão aplicadas aos entrantes.

O art. 90 é cláusula de vigência imediata, e o art. 91 é a cláusula de revogação, que atinge:

- a) o Decreto-Lei nº 284, de 28 de fevereiro de 1967, que *institui o imposto sobre transporte rodoviário de passageiros*;
- b) o Decreto-Lei nº 1.438, de 26 de dezembro de 1975, que *estende a incidência do imposto sobre os serviços de transporte rodoviário de passageiros ao transporte rodoviário de cargas*;



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

- c) o Decreto-Lei nº 1.582, de 17 de novembro de 1977, que *altera o Decreto-lei nº 1.438, de 26 de dezembro de 1975*;
- d) a Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984, que *define a atividade do Transportador Rodoviário Autônomo de Bens*;
- e) a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que *institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga*;
- f) a Lei nº 12.667, de 15 de junho de 2012, que *altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que 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, para determinar, no caso do transporte de produtos perigosos, a observância de legislação federal específica*.
- g) o § 1º do art. 1º e os arts. 3º, 6º a 19, 21 e 22 da Lei nº 11.442, de 2007, para evitar duplicação de comandos do projeto com estes que ficam revogados.

Recebida pelo Plenário desta Casa em 26 de junho de 2018, a matéria foi encaminhada a esta Comissão de Assuntos Econômicos; à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania; e à Comissão de Serviços de Infraestrutura. Não cabe decisão terminativa.

Foi apresentada a Emenda nº 1 que prevê a ampliação dos limites de pontos da carteira de motorista para os condutores que exercem atividade remunerada em veículo.

Em 1º de julho de 2019, foi realizada audiência pública com a presença de representantes de diversos segmentos profissionais que atuam no setor de transporte, na qual foram colhidos subsídios para a elaboração do presente Relatório.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), cabe a esta Comissão de Assuntos Econômicos opinar sobre aspectos econômicos e financeiros das proposições que lhe são despachadas. Além disso, o PLC trata de tarifas e seguros, matérias de competência da Comissão.

De todo modo, há alguns aspectos constitucionais básicos que já podem ser aqui examinados, sem prejuízo das competências da Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) para se corrigirem, desde já, claros vícios de inconstitucionalidade.

Em diversos pontos, o PLC trata de competências administrativas de órgãos que são específicas do Poder Executivo federal, com destaque para a Agência Nacional de Transportes Terrestres. Considerando-se que essas competências não estavam no projeto de lei originalmente enviado pelo Poder Executivo (que, lembre-se, tratava de temas muito mais pontuais), há violação à iniciativa privativa do Presidente da República para iniciar o processo legislativo sobre distribuição de competências entre os órgãos do Poder Executivo federal, nos termos do art. 61, § 1º, inciso II, alínea “e”, da Constituição Federal.

O PLC também tenciona criar órgãos, caso da Comissão Permanente do Transporte Rodoviários de Cargas, incorrendo na mesma vedação.

Desse modo, são propostas Emendas abaixo para a correção desses problemas.

Outro problema de constitucionalidade está nos arts. 7º, 8º, 9º e 10 e no inciso II do art. 57 do PLC. Eles estabelecem valores de capitais sociais mínimos para a abertura ou operação de pessoas jurídicas



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

exploradoras dos serviços de transportes. Registre-se que em alguns casos o valor exigido supera R\$ 2 milhões, o que, na prática, restringe fortemente o princípio da liberdade de iniciativa, insculpido no art. 1º, inciso IV e art. 170, *caput*, da Constituição Federal. Tendo em vista os recentes exemplos de empresas de logística criadas a partir de *startups*, uma barreira de entrada a esse mercado em valor tão alto acaba por impedir o desenvolvimento de novos modelos de negócio, violando esse princípio básico da Constituição Federal de 1988.

Os parágrafos do art. 19 criam o Centro de Conciliação do Transporte para realização de funções de conciliação, mediação e arbitragem. Não fica claro da redação se essa instituição seria pública ou privada. De todo modo, não pode uma entidade dessa natureza ser criada por meio de emenda parlamentar, pois ou haveria violação do já mencionado art. 61, § 1º, inciso II, alínea “e”, da Constituição Federal, ou da autonomia da vontade, pois não se pode obrigar que entidades sindicais – pessoas jurídicas de direito privado – criem órgãos específicos em suas estruturas.

O § 1º do art. 40, o parágrafo único do art. 79 e o parágrafo único do art. 83 do PLC estabelece prazo para o extinto Ministério do Trabalho e a ANTT adotarem medidas para regulamentação e fiscalização de normas da futura Lei. Trata-se de disposição inconstitucional segundo a jurisprudência pacífica do Supremo Tribunal Federal (STF), pois não se pode estabelecer prazo para outro Poder exercer suas competências constitucionais.

O art. 51 do PLC cria a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas no âmbito da ANTT. Há violação do já mencionado art. 61, § 1º, inciso II, alínea “e”, da Constituição Federal.

O § 3º do art. 53 e o parágrafo único do art. 64 estabelecem competência para ANTT regulamentar as disposições legais. Trata-se de competência desnecessária e que já decorre da competência do Chefe do Poder Executivo em regulamentar as leis, nos termos do art. 84, inciso IV, da Constituição Federal.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

O art. 77 do PLC, no ponto que altera a composição do Conselho Nacional de Trânsito, é medida inconstitucional, pois também altera a composição de órgãos do Poder Executivo.

O art. 82 do PLC cria a Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas como órgão consultivo do Poder Executivo federal. Há violação do já mencionado art. 61, § 1º, inciso II, alínea “e”, da Constituição Federal.

Por fim, o art. 89 do PLC, que permite a continuidade das atividades de transporte já em andamento fora do regime da futura Lei, apresenta um problema de juridicidade. Isso porque conflita com o art. 79 do mesmo Projeto. Deve-se manter a regra do art. 79, uma vez que estabelece prazo razoável de um ano para adaptação ao conteúdo da futura Lei.

No mérito, decidimos por aumentar de três para cinco anos o prazo para renovação da inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC), de modo a diminuir os gargalos nesse procedimento burocrático.

Quanto às cooperativas, alteramos o art. 3º para prever que o cooperado deva possuir no mínimo um veículo automotor. É que a Lei das Cooperativas (Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971) prevê que essas entidades são constituídas por “pessoas que reciprocamente se obrigam a contribuir com bens ou serviços para o exercício de uma atividade econômica”. No nosso entender, portanto, em uma cooperativa de transporte, deve-se exigir que o cooperado seja ele mesmo um transportador.

Do mesmo modo, o emissor do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) deve ser uma empresa proprietária de, ao menos, um veículo automotor, motivo pelo qual alteramos o art. 11.

No que tange ao art. 13 do projeto, é prevista a possibilidade de que associações e cooperativas do transporte rodoviário de cargas operem o chamado auxílio mútuo, possibilitando aos seus associados e cooperados a reparação dos danos por meio de um sistema de autogestão e rateio dos



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

prejuízos, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores. De acordo com o projeto, caberá ao Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP) a competência para regular a operação de auxílio mútuo e à Susep a supervisão e fiscalização das operações (§ 1º).

Para a operação do auxílio mútuo, é prevista também a necessidade de autorização da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat) e da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) para a composição, funcionamento ou extinção das associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas destinadas à prestação do auxílio mútuo (§2º).

A função da autorização prevista no § 2º do art. 13 é garantir que as entidades de auxílio mútuo sejam efetivamente ligadas ao setor de transportes, evitando-se a possibilidade de ocorrência de fraudes ligadas à disseminação de entidades desvinculadas do serviço de transporte ou inidôneas para a garantia das operações.

Assim como a Fenacat e a OCB, entendemos que outras entidades representativas do setor de transportes também devem poder promover esse controle de entrada para a prestação dos serviços de auxílio mútuo, como a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM). Dessa forma, é necessária a apresentação de emenda ao § 2º do art. 13 para permitir que as entidades mencionadas possam promover a autorização para a prestação do serviço de auxílio mútuo.

No art. 19 do projeto, retiramos a necessidade de que condições de contrato diferentes das dispostas na Lei fossem homologadas em sindicatos, o que entendemos que inviabilizaria todo contrato que não se enquadrasse nos moldes previstos, que devem servir de balizamento, e não de amarras para o mercado.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

Já o valor expresso no art. 26 merece atualização monetária, em função do tempo de tramitação do projeto, e, de forma análoga ao art. 19, a retirada da exigência de homologação por sindicatos.

O art. 29 do projeto trata do vale-pedágio, previsto para ser utilizado obrigatoriamente na contratação de serviços de transporte rodoviário de cargas como meio de pagamento dos pedágios ao longo do percurso. Entendemos necessária a apresentação de emenda para suprimir trecho do *caput* que veda o pagamento em espécie dos pedágios, em razão de constituir uma restrição indevida ao curso legal da moeda nacional.

O art. 32 trata da isenção do pagamento de pedágio pelos eixos suspensos, o que já se encontra na Lei nº 13.711, de 24 de agosto de 2018.

No art. 44, entendemos necessário excluir as previsões de capital social mínimos para que as empresas se habilitem à exploração do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, uma vez que tal exigência configura uma barreira à entrada que não se coaduna com o regime de livre concorrência que se busca estabelecer neste mercado.

Quanto ao art. 57, decidimos por retirar as exigências de experiência mínima para contratação de responsável técnico, de contratação de seguro e de capital mínimo, que acreditamos que seriam impeditivas à entrada ou mesmo à permanência de pequenas empresas no setor, causando indesejável concentração de mercado.

Em relação aos valores das multas previstas no art. 71 do PLC percebe-se que eles são relativamente baixos, considerando-se o porte das empresas que atuam no setor de transportes. Por essa razão, propõe-se a utilização de técnica semelhante à da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e estabelecer valores nominais máximos e mínimos de sanção a serem concretamente definidas em regulamento.

Por outro lado, as multas por excesso de carga hoje constantes do CTB são insuficientes para incentivar o cumprimento da Lei. O sobrepeso dos caminhões aumenta exponencialmente a degradação do pavimento, tanto



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

rígido (concreto) quanto flexível (asfalto), sobrecarrega os sistemas de freio e suspensão dos veículos, altera seu comportamento dinâmico e, portanto, deve ser duramente combatido. Hoje o tráfego com excesso de peso é infração de trânsito média, recebendo multa de R\$ 130,16, acrescida de uma parcela variável conforme o peso excedente. Porém, mesmo pagando o valor máximo por quilograma de excesso, um caminhão com cinco toneladas e meia a mais do que o permitido pagará apenas R\$ 1.500 de multa. Propomos o aumento dessas multas de forma a coibir os incentivos microeconômicos da prática do sobrepeso.

O art. 83 trata das placas do Mercosul, assunto que já foi alvo de calorosos debates recentemente. O Conselho Nacional de Trânsito tem plenos poderes para regulamentar a matéria e, ademais, a solução adotada pelo Governo até o momento nos parece satisfatória.

As penalidades previstas para os casos de desvio e receptação de mercadorias desviadas e roubadas são graves, podendo chegar à suspensão por dez anos do RNTRC, razão pela qual propomos que a sua aplicação esteja condicionada ao trânsito em julgado da sentença penal condenatória. Também é necessário aperfeiçoar a redação dos dispositivos penais do projeto de lei.

Por fim, além do problema de juridicidade, no mérito, o art. 89 cria um período de transição sem data para acabar, o que gera direitos baseados em antiguidade, prática que costuma causar grandes distorções nos mercados.

Quanto à emenda nº 1, entendemos se tratar de uma ampliação muito drástica da contagem de pontos na CNH, que poderia até quadruplicar. É necessário, primeiro, verificar os efeitos da ampliação já proposta no PLC, para saber se será necessário, em um segundo momento, aumentar ainda mais esses limites.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PLC nº 75, de 2018, com rejeição da Emenda nº 1 e apresentação das seguintes emendas:

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Substitua-se, no § 2º do art. 2º do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, a expressão “três anos” por “cinco anos”.

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Substitua-se, no inciso III do *caput* do art. 3º do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, a expressão “pessoas físicas ou jurídicas” por “pessoas físicas ou jurídicas proprietárias de ao menos um veículo automotor de carga”.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprimam-se os arts. 7º, 8º, 9º e 10 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, renumerando-se os demais.

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao art. 11 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

Art. 11.

.....

§ 3º A responsabilidade pelo registro do DT-e é da ETC, do OL, da CTC ou do TCP, sendo, em todas as categorias, obrigatória para a emissão a propriedade de ao menos um veículo automotor.

.....

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Substitua-se no § 5º do art. 12 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, a expressão “no valor mínimo de 50.000 (cinquenta mil) DES” por “em valor mínimo estabelecido em regulamento”.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao § 2º do art. 13 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

Art. 13.

.....

§ 2º A autorização para composição, funcionamento e extinção das associações e cooperativas mencionadas no *caput* deste artigo será concedida, respectivamente, pelo sistema representativo da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat), da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) ou da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM), as quais deverão comunicar este ato à Susep e encaminhar cópia da documentação pertinente na forma digital.

.....

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao art. 15 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

Art. 15

.....

§ 4º O Poder Executivo poderá regulamentar o PGR, com objetivo de garantir transparência e padronização de procedimentos.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao *caput* e ao § 5º do art. 26 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

Art. 26. O prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de cinco horas, contadas da chegada ao endereço de carregamento ou descarga, após as quais será devida ao transportador a importância equivalente a R\$ 1,63 (um real e sessenta e três centavos) por tonelada/hora ou fração.

.....
§ 5º O previsto neste artigo poderá ser ajustado mediante acordo, conforme o regulamento.
.....

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao *caput* do art. 29 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

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



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação aos §§ 1º e 2º do art. 44 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

Art. 44.

.....

§ 1º Para habilitar-se ao TRIC, a ETC deverá ser proprietária de frota com capacidade de transporte total mínima de quatrocentas toneladas, comprovada na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pelo órgão competente nos termos do regulamento.

§ 2º Para habilitar-se ao TRIC, a CTC deverá comprovar propriedade ou posse dos veículos, próprios ou de seus cooperados, com capacidade de transporte total mínima de quatrocentas toneladas, comprovada na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pelo órgão competente nos termos do regulamento.

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprimam-se os parágrafos do art. 19 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, dando-se a seguinte redação ao *caput*:

Art. 19. As condições do contrato de transporte de carga de que tratam os arts. 16 a 28 desta Lei poderão ser ajustadas mediante acordos individuais ou coletivos celebrados entre contratante e contratado, respeitados os valores de piso mínimo de frete de que trata a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprima-se o art. 32 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, renumerando-se os demais.

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se aos arts. 36 e 37 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, a seguinte redação:

Art. 36. Nos casos de desvio ou receptação de carga, o transportador, de qualquer categoria, se comprovada a participação no crime por sentença penal condenatória transitada em julgado, terá o RNTRC suspenso por dez anos.

§ 1º Se comprovada por sentença penal condenatória transitada em julgado a participação do MTRC nos atos descritos no *caput* deste artigo, seu cadastro único e o direito de exercer atividade remunerada em veículo serão suspensos por dez anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

§ 2º A participação do motorista de que trata o § 1º deste artigo não implica necessariamente a participação da empresa, no caso de empregado, nem da cooperativa, no caso de cooperado, ou em qualquer caso de subcontratação, e, nesses casos, deve ser declarada na sentença penal condenatória transitada em julgado a participação da empresa ou da cooperativa para a aplicação da penalidade prevista no *caput* deste artigo.

Art. 37. Será suspensa por dez anos a inscrição no CNPJ do estabelecimento ou do transportador que tenha sido condenado, com sentença penal condenatória transitada em julgada, por ter adquirido, distribuído, transportado, estocado, importado, revendido ou exposto à venda quaisquer bens de consumo ou produtos que tenham



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

sido objeto de descaminho, contrabando, falsificação, roubo, furto ou receptação.

§ 1º Os administradores e proprietários do estabelecimento ou transportador descrito no *caput* deste artigo, com comprovada participação, direta ou indireta, reconhecida em sentença penal condenatória transitada em julgado, nas infrações descritas no referido dispositivo, serão impedidos do exercício de atividade comercial ou de transporte pelo período de cinco anos, sem prejuízo das sanções penais e civis cabíveis.

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

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se aos arts. 157 e 180 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), de que trata o art. 38 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, a seguinte redação:

“Roubo

“Art. 157.

.....

§ 2º
.....

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

§ 4º Incorre nas penas previstas no § 2º, o funcionário de empresa embarcadora ou transportadora de cargas que detém informações privilegiadas e facilita a prática delituosa.”(NR)

“Receptação





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

Art. 180.

.....
§ 7º Tratando-se de bens produto de crimes contra o serviço de transporte rodoviário de valores ou de cargas, aplica-se a pena prevista no § 1º deste artigo.” (NR)

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprima-se o § 1º do art. 40 e o parágrafo único do art. 79 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018.

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprima-se o art. 51 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, renumerando-se os demais.

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprimam-se o § 3º do art. 53 e o parágrafo único do art. 64 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018.

EMENDA Nº – CAE





SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao art. 57 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

Art. 57.

I – manter um ou mais RT, de acordo com o número de veículos, conforme definição em regulamento;

II – dispor de equipe técnica ou ter contrato com empresa especializada em atendimento a emergências com produtos perigosos.

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao art. 59 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

Art. 59

.....

§ 3º As informações referentes às posições deverão ser enviadas ao órgão competente, conforme regulamento.”

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao art. 71 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

Art. 71. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I – gravíssima;



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

II – grave;

III – média;

IV – leve.

§ 1º O valor da multa de que trata este artigo será fixado no regulamento desta Lei e corrigido periodicamente, com base nos índices estabelecidos na legislação pertinente, sendo o mínimo de R\$ 100,00 (cem reais) e o máximo de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais).

§ 2º Nas infrações de gravidade média e leve, se não houver reincidência no período de doze meses, a multa poderá ser substituída por advertência, nos termos de regulamento.”

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao art. 72 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

Art. 72. Regulamento disporá sobre as infrações ao disposto nesta Lei, especificando as possíveis infrações e seus autores, as medidas administrativas aplicáveis e a gravidade da conduta, nos termos do art. 71 desta Lei.

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprimam-se as alterações aos arts. 10, 12 e 13 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, propostas pelo art. 77 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Insira-se a seguinte alteração à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, no art. 77 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

“Art. 231.

.....

V - com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma regulamentada pelo CONTRAN:

a) até seiscentos quilogramas:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

b) de seiscentos e um a oitocentos quilogramas:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

c) de oitocentos e um a mil quilogramas:

Infração - gravíssima;

Penalidade – multa (duas vezes);

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

d) de mil e um a dois mil quilogramas:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (três vezes);

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

e) de dois mil e um a três mil quilogramas:



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes);

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

e) de três mil e um a cinco mil quilogramas:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (dez vezes);

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

f) acima de cinco mil quilogramas:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (vinte vezes);

Medida administrativa - retenção do veículo e transbordo da carga excedente;

.....” (NR)

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao art. 79 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018:

Art. 79. O prazo para cumprimento das obrigações de cadastro e renovação do RNTRC de que trata esta Lei será de um ano, contado da data de sua publicação, de forma escalonada por categoria, nos termos de cronograma a ser definido em regulamento.



SF/19389.92510-62



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador LUIZ DO CARMO

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprima-se o art. 82 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, renumerando-se os demais.

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprima-se o art. 83 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, renumerando-se os demais.

EMENDA Nº – CAE

(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprima-se o art. 89 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão,

Senador **Omar Aziz**, Presidente

Senador **Luiz do Carmo**, Relator



SF/19389.92510-62