



SETCEPE

Sindicato das Empresas de Transporte de
Cargas e Logística no Estado de Pernambuco

Circ. Jurídica 36/2017

Recife, 01 de novembro de 2017.

Atenção Sr. Associado,

Segue anexo para vosso conhecimento o projeto de Lei 4.860 de 2016, no qual instituiu normas para regulação do Transporte Rodoviário de Cargas.

Ficamos no aguardo para recebimento de sugestões através do e-mail: juridicosetcepe@hotmail.com até o dia 06/11/2017 e encaminhá-las as entidades superiores competentes.

Atenciosamente,

ALEXANDER LUZ VAZ
Assessor Jurídico

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

PROJETO DE LEI Nº 4.860, DE 2016.

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

Autor: Deputado CHRISTIANE DE SOUZA YARED,

Relator: Deputado NELSON MARQUEZELLI

I – RELATÓRIO

A nobre Deputada Christiane de Souza Yared apresentou à Casa o Projeto de Lei em epígrafe com o objetivo de dispor o transporte rodoviário por conta de terceiros e mediante remuneração.

Além disso, a proposta também se debruça sobre o transporte de carga própria, sobre os mecanismos de responsabilização e seguros aplicáveis ao transporte rodoviário e sobre normas de segurança na atividade.

A iniciativa caracteriza a atividade comercial, aberta à pessoa física ou jurídica, em regime de livre concorrência, porém sujeita à previa em Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C, sob a responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Para tanto, os transportes são divididos nas categorias de Transportador Autônomo de Cargas – TAC, Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC, Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas, Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP, Cooperativa de Transporte Rodoviário de Carga Própria – CTCP.

Além de conceituar tais categorias delimitá-las, conforme sejam exercidas por pessoas físicas ou jurídicas, a iniciativa descreve o elenco de documentos e exigências necessárias para que elas se inscrevam no RNTC-C.

A iniciativa prossegue criando a figura do TAC- agregado TAC-independente, estabelecendo a não caracterização vínculo de emprego nas relações

contratuais e Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador e entregando à justiça comum a competência para o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

Adiante dispõe sobre as formalidades no de pagamento do frete ao transportador, sobre as formalidades para a quitação dessa a obrigação e de se seus acessórios e sobre a responsabilidade solidária em caso de inadimplemento e o valor comprobatório dos recibos de depósito. Em seguimento o Projeto trata das responsabilidades decorrentes da emissão do contrato ou conhecimento de transporte em relação aos transportadores, das consequências do atraso, da obrigação de comunicação de chegada da carga ao destino, dos prazos para retirada pelo destinatário, para carga e descarga, dispondo os valores indenizatórios pelo descumprimento desse último.

Na sequência, a proposta estabelece de forma detalhada a responsabilidade na contratação de seguros nas operações de transporte e dispõe sobre os pontos de parada e descanso dos motoristas. Ao final, estabelece multas pelo descumprimento da legislação, modifica dispositivos do Código Penal relativos aos crimes de roubo, extorsão e receptação.

Na justificação, a autora revela sua preocupação com atualizar e aprimorar as normas para a regulação do transporte rodoviário de cargas, ampliando conceitos e estabelecendo nova gradação para as empresas de transporte de cargas, que poderão ser classificadas como de pequeno porte, A autora destaca a importância da distinção entre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, e o transporte de carga própria, além da contratação de seguros aplicáveis ao transporte.

No prazo regimental foram apresentadas cinquenta e seis emendas. Assim, de forma esquemática, temos:

Emenda nº 1, do Deputado Covatti Filho, propondo a atividade de TAC para até 3 veículos e TAC Auxiliar;

Emenda nº 2, do deputado Covatti Filho, propondo alterações acerca do Cadastro das Cooperativas na ANTT, de modo a incluir cadastro de Cooperativa de Transporte de Cargas no RNTR-C da ANTT;

Emenda nº 3, do Deputado Covatti Filho, propondo a criação de fundo para auto seguro e cancelando autos de infração da Secretaria de Seguros Privados — SUSEP;

Emenda nº 4, do Deputado Valdir Colatto, acrescentando a obrigação de condições adequadas e registro de entrada e saída nos terminais e outros locais de espera dos motoristas;

Emenda nº 5, do Deputado Valdir Colatto, equiparando ao equiparando ao TAC a ETC de até 3 veículos;

Emenda nº 6, do Deputado Valdir Colatto, desobrigando CTC a ter cadastro na ANTT;

Emenda nº 7, do Deputado Valdir Colatto, dispondo sobre ações que representem manipulação de produtos fruto de fortuitos, criminalizando os autores e incluindo a receitação de mercadoria objeto de furto e roubo de carga;

Emenda nº 8, do Deputado Valdir Colatto, modificando os dispositivos sobre o cadastro da CTCA e obrigando o cadastro na Organização das cooperativas do Brasil — OCB;

Emenda nº 9, do Deputado Valdir Colatto, excluindo a obrigação do CIOT para pagamento das CTC aos seus cooperados, permanecendo tal obrigação para TAC, equiparados em até 3 veículos, com a exclusão da CTC;

Emenda nº 10, do Deputado Valdir Colatto, autorizando a criação de fundo para auto seguro e cancelando autos de infração da SUSEP;

Emenda nº 11, do Deputado Valdir Colatto, tornando o cadastro do veículo no RNTC apenas informativo;

Emenda nº 12, do Deputado Valdir Colatto, aperfeiçoando a definição da cooperativa para os fins desse Projeto;

Emenda nº 13, do Deputado Valdir Colatto, excluindo o MTRC da base de cálculo da obrigação legal de contratação de pessoas com necessidades especiais;

Emenda nº 14, do Deputado Valdir Colatto, modificando dispositivos da Consolidação das Leis do Trabalho — CLT de modo a permitir que havendo dois motoristas na cabina, o descanso do motorista possa ser realizado com o veículo em movimento;

Emenda nº 15, do Deputado Valdir Colatto, estabelecendo a gratuidade do exame toxicológico, por meio do Sistema único de Saúde — SUS;

Emenda nº 16, do Deputado Valdir Colatto, reconhecendo a fidedignidade do rastreador para controle de jornada do motorista;

Emenda nº 17, do Deputado Hugo Leal, assegurando a gratuidade do exame toxicológico e a estabilidade do empregado por três meses em caso de exame positivo;

Emenda nº 18, do Deputado Hugo Leal, estabelecendo a obrigatoriedade do exame toxicológico somente quando houver laboratório no município ou região;

Emenda nº 19, do Deputado Hugo Leal, estabelecimento o impedimento, em caso de positivação do exame toxicológico por 30 a 90 dias e a comunicação ao RENACH;

Emenda nº 20 , do Deputado Gonzaga Patriota, obrigando que todo transporte seja acompanhado de MDFe e CIOT seja apensado ao MDFE;

Emenda nº 21, do Deputado Gonzaga Patriota, aumenta a indenização para duas vezes valor do frete;

Emenda nº 22, do Deputado Gonzaga Patriota, estabelecendo a obrigatoriedade exclusiva da TRC e registro na apólice no MDF-e;

Emenda nº 23, do Deputado Gonzaga Patriota, tornando obrigatório o seguro ambiental para transporte de produtos perigosos;

Emenda nº 24, do Deputado Gonzaga Patriota, com o mesmo conteúdo da emenda nº 23, dispondo sobre também o seguro obrigatório;

Emenda nº 25, do Deputado Gonzaga Patriota, estabelecendo o Seguro Obrigatório RCTR-C, e exonerando a obrigação de indenização por parte de seguradora em caso de ausência da averbação do Transporte não estiver averbado;

Emenda nº 26, do Deputado Gonzaga Patriota, estabelecendo a obrigação de averbação antecipada para o Seguro Obrigatório RCTR-C;

Emenda nº 27, do Deputado Gonzaga Patriota, dando competência à ANTT para regulamentar o Pagamento Eletrônico de Frete;

Emenda nº 28, do Deputado Vanderlei Macris, alterando dispositivos da lei 8213, de 1991, que dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências, para alterar a obrigação de contratação de pessoas com necessidades especiais e excluir a multa em caso de impossibilidade de cumprimento da cota;

Emenda nº 29, do Deputado Vanderlei Macris, acrescentados dispositivos ao Projeto para cassar a eficácia da inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda - CNPJMF do estabelecimento envolvido com roubo de Carga;

Emenda nº 30, do Deputado Vanderlei Macris, alterando a redação do art. 20 do Decreto Lei nº 73 de 21 de novembro de 1966, para dispor sobre responsabilidade civil do transportador rodoviário pelo desvio ou roubo da carga;

Emenda nº 31, do Deputado Vanderlei Macris, alterando dispositivos da Lei 13.103, de 02 de março de 2015, para dar ao motorista acesso gratuito a curso técnico profissionalizante, com normatização pelo CONTRAN;

Emenda nº 32, do Deputado Vanderlei Macris, alterando dispositivos da Lei nº 11.442, de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações: Inteiro teor para deixar claro que a jornada do motorista não tem horário fixo;

Emenda nº 34, do Deputado Vanderlei Macris, alterando dispositivos da Lei 13.103, de 2015, para dispor sobre o direito de receber salário durante tempo de espera e descanso automático a partir segunda hora;

Emenda nº 35, do Deputado Vanderlei Macris, alterando o art. 235-C da CLT, para excluir a hipótese de extensão do limite de até 4 horas extras seja feita apenas

mediante acordo ou convenção coletiva, e o art. 235-D da CLT, para excluir a palavra "espontaneamente", e dispositivos da Lei 13103, de 2015, para permitir que o motorista possa fazer quatro horas extras sem necessidade de instrumento coletivo;

Emenda nº 36, do Deputado Mauro Lopes Institui normas para regulação do transporte rodoviário de carga em território nacional e dá outras providências. Inteiro teor Gerenciamento de Riscos obriga registro na ANTT e dá outras providências

Emenda nº 37, do Deputado Mauro Lopes Institui normas para regulação do transporte rodoviário de carga em território nacional e dá outras providências. Inteiro teor CIOT Mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - emenda 21

Emenda nº 38, do Deputado Mauro Lopes Institui normas para regulação do transporte rodoviário de carga em território nacional e dá outras providências. Inteiro teor Seguro Obrigatório RCTR-C Mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - emenda 22

Emenda nº 39, do Deputado Mauro Lopes Institui normas para regulação do transporte rodoviário de carga em território nacional e dá outras providências. Inteiro teor Seguro Obrigatório RCTR-C Mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - emenda 23

Emenda nº 40, do Deputado Mauro Lopes Institui normas para regulação do transporte rodoviário de carga em território nacional e dá outras providências. Inteiro teor Seguro Obrigatório RCTR-C Mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - emenda 26

Emenda nº 41, do Deputado Mauro Lopes Institui normas para regulação do transporte rodoviário de carga em território nacional e dá outras providências. Inteiro teor MDFe obrigatório com CIOT Mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - emenda 20

Emenda nº 42, do Deputado Mauro Lopes Institui normas para regulação do transporte rodoviário de carga em território nacional e dá outras providências. Inteiro teor Pagamento Eletrônico de Frete Mesma emenda solicitada por Gonzaga Patriota - emenda 27

Emenda nº 43, do Deputado Mauro Lopes, dispondo sobre o Seguro Obrigatório — RCTR-C, à semelhança da emenda nº emenda 25, acima citada.

Emenda nº 44, do Deputado Mauro Lopes, tipificando e apenando condutas relativas ao roubo de carga;

Emenda nº 45, do Deputado Mauro Lopes, dispondo sobre o roubo de carga, à semelhança da emenda nº 29, acima citada;

Emenda nº 46, do Deputado Mauro Lopes, dispondo sobre a jornada do motorista, à semelhança da emenda nº 33, acima citada.

Emenda nº 47, do Deputado Mauro Lopes, também dispondendo sobre a jornada do motorista, à semelhança da Emenda 34, acima citada;

Emenda nº 48, do Deputado Mauro Lopes, tornando facultativo a realização de exame toxicológico previsto na lei;

Emenda nº 49, do Deputado Mauro Lopes, dispondendo sobre a formação do motorista profissional, à semelhança da Emenda nº 31, acima citada;

Emenda nº 50, do Deputado Mauro Lopes, dispondendo sobre a jornada de trabalho do motorista, à semelhança da Emenda nº 35, acima citada;

Emenda nº 51, do Deputado Mauro Lopes, dispondendo sobre o roubo de carga, à semelhança da Emenda nº 30, acima citada;

Emenda nº 52, do Deputado Mauro Lopes, dispondendo sobre a forma de cálculo para a cota legal de contratação de pessoas com necessidades especiais, à semelhança da Emenda nº 28, acima citada;

Emenda nº 53, do Deputado Mauro Lopes Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências Inteiro teor Altera 11.442 Mesma emenda solicitada por Macris - emenda 32

Emenda nº 54, do Deputado Mauro Lopes, modificando a Lei nº 11.442, de 2007, para dispor sobre a carga indivisível;

Emenda nº 55, do Deputado Mauro Lopes, desobrigando a CTC do cadastro no RNTC da ANTT, à semelhança da Emenda nº 6, acima citada;

Emenda nº 56, do Deputado Mauro Lopes, excluindo do marco regulatório as disposições sobre os produtos perigosos;

É o relatório

II - VOTO DO RELATOR

Pensamos ser desnecessário recordar a importância do Transporte Rodoviário de Cargas para a economia nacional. Trata-se do mais relevante modal para deslocamento de cargas, que movimenta quase 70% de nossa produção. A atividade envolve mais de 2,5 milhões de trabalhadores, ocupando um quinto da força de trabalho no País.

São números impactantes, que se tornam ainda mais relevante em razão do fato de que o transporte é a peça fundamental nos esquemas logísticos, que por sua vez são a ferramenta essencial para o aumento da produtividade, da concorrência e da competitividade na economia.

Sem o destravamento dos gargalos logísticos, é consenso que a economia brasileira não logrará crescimento sustentável e a geração de emprego e renda ficará seriamente comprometida. Lembramos que no setor de transporte o Brasil, atuam mais de um milhão de transportadores em uma frota de mais dois milhões de caminhões. Fica claro que essa quantidade de operadores e de implementos rodoviários deriva facilmente para o caos, para a ineficiência e para prejuízos econômicos se o setor não for organizado de maneira eficiente. Nesse sentido, entendemos como muito oportuno o Projeto de Lei em análise, que se dispôs a enfrentar a matéria. Pelo volume e pela abrangência da proposta e das emendas de suas emendas observa-se necessidade da criação de um novo marco regulatório para o setor, de maneira codificada, à semelhança da renovação recentemente levada a cabo pelo congresso Nacional de outras importantes codificações de nosso sistema jurídica, como o Código Civil e o Código de Processo.

Em razão do exposto somos

- a) pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.860, de 2016 e das Emendas nºs 2, 9, 12, 13, 16, 20,21,22,23,24,26, 28,29, 30,36 e 44, na forma do Substitutivo anexo e;
- b) pela rejeição das Emendas nºs 1, 3, 4,5,6,7,8,10,11,12, 14,15, 16, 17, 28, 19, 27, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 45, 56, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 e 56.

Sala da Comissão, em 26 de outubro de 2017.

Deputado Nelson Marquezelli

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

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.860, de 2016.

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

O Congresso Nacional decreta:

Art 1º. Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC – em vias públicas, no território nacional, os mecanismos e a responsabilidade nas operações de transporte, e dá outras providências.

SEÇÃO I

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL

DAS CATEGORIAS

Art 2º. O TRC é atividade de natureza comercial, aberta à exploração por pessoa física ou jurídica, em regime de livre concorrência, nas seguintes categorias econômicas:

I - Transportador Autônomo de Cargas – TAC, pessoa física que exerce, habitualmente, atividade profissional de transporte rodoviário de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária, em qualquer caso, de 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

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 e seja proprietária de, no mínimo, 11 (onze) veículos automotores de carga, registrados em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC, sociedade cooperativa constituída na forma da Lei;

IV - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte – ETPP, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em Lei, que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal, possua no mínimo 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, na categoria “aluguel”;

V - Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP, pessoa física ou jurídica que seja proprietário, coproprietário ou arrendatário de no mínimo 1 (um) veículo automotor de carga registrado no órgão de trânsito em seu nome, na categoria “particular”;

§1º Entende-se como Transportador Rodoviário de Carga Própria – TCP aquele que exerce a atividade em transporte de carga exclusivamente para consumo próprio ou de sua controladora ou controlada, bem como para a distribuição dos produtos por ele produzidos ou comercializados, sendo vedado o transporte mediante remuneração.

§2º Em qualquer categoria prevista neste artigo, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

§3º A ANTT deverá disponibilizar, sem custo, as informações e sistemas que gerenciam o Registro de Transporte Rodoviário de Cargas à Polícia Rodoviária Federal.

Art 3º. São consideradas categorias econômicas assessórias ao Transporte Rodoviário de Carga as seguintes modalidades:

I - Motorista de Transporte Rodoviário de Cargas – MTRC, motorista profissional empregado e habilitado pelo órgão de trânsito como condutor do veículo automotor de carga;

II - Responsável Técnico – RT, profissional com formação superior ou curso técnico equivalente na área de transporte que responde administrativamente junto à ANTT pela observância de programa interno, nos termos estabelecidos pela Agência, de adequação e manutenção de veículos, equipamentos e instalações, bem como pela qualificação e treinamento profissional dos motoristas e de prestadores de serviço na área de transporte rodoviário de cargas;

III- Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário – GRTR, pessoa jurídica que, mediante contrato, assume o gerenciamento e monitoramento dos riscos durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, ou de mercadorias armazenadas, com objetivo de mitigar desvios, acidentes, roubos e assaltos à carga e ao veículo;

IV - Empresa de Atendimento a Emergências – EAE, pessoa jurídica que, mediante contrato, assume o gerenciamento, monitoramento, atendimento emergencial e pós-emergencial no caso de acidentes com produtos perigosos e contaminantes durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, com objetivo de mitigar as consequências danosas ao meio ambiente e às pessoas.

V - Instituição de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete – IPEF, pessoa jurídica, que, por sua conta e risco, é responsável por servir como meio o pagamento eletrônico de frete;

VI - Empresa de Vale-Pedágio – EVP, pessoa jurídica, responsável, por sua conta e risco, por disponibilizar, divulgar e comercializar, em âmbito nacional, o Vale-Pedágio obrigatório em Lei, e disponibilizar e instalar os softwares e equipamentos necessários à implantação do sistema;

VII - Operadora Eletrônica de Frete – OEF, empresa, organização ou grupo que por meio de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades, acessível por meio de terminal conectado à rede mundial de computadores, rede particular ou telefônica, que organiza, opera contato, ou faz corretagem de serviço de transporte entre tomadores de serviço de transporte, transportadores autônomos, empresas e cooperativas de transporte.

Paragrafo único. Em qualquer categoria prevista neste artigo, o exercício da atividade depende de prévia inscrição do interessado no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Carga – RNTRC, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, exceto a referida no inciso I.

DO REGISTRO NACIONAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA – RNTRC

Art 4º. Para a inscrição no RNTRC fica o interessado obrigado a comprovar os seguintes requisitos específicos, de acordo com a categoria:

I – TAC:

a) comprovar ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de 1 (um) veículo automotor de carga, devidamente registrado em seu nome no órgão de trânsito como veículo de aluguel;

b) ter sido aprovado em curso específico ou comprovar experiência na atividade conforme regulamento;

c) possuir Cadastro de Pessoas Físicas – CPF ativo.

II - ETC:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) comprovar ser proprietária de, pelo menos, 11 (onze) veículos automotores de cargas, devidamente registrados em seu nome no órgão de trânsito como veículos de aluguel;

d) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas como principal atividade econômica;

e) manter RT por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

f) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

III - CTC:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas;

d) manter RT por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

e) ter patrimônio mínimo, subscrito e integralizado, de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES);

f) admitir como cooperados somente o TAC e a ETPP.

IV - ETPP:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) comprovar ser proprietária ou arrendatária de, no mínimo, (1) um veículo automotor de carga, devidamente registrados no País em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

d) ter a atividade de transporte rodoviário de cargas como principal atividade econômica;

e) manter RT por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

f) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

V - TCP:

a) ter sede ou domicílio no Brasil;

b) comprovar ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de 1 (um) veículo automotor de carga, devidamente registrado em seu nome no órgão de trânsito na categoria “particular”;

c) manter RT por número de veículos, conforme proporcionalidade definida em regulamento;

d) pessoas jurídicas acima de 11 (onze) veículos ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 200.000 (duzentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

VI - RT:

a) possuir registro expedido pela ANTT, para sua categoria, podendo ficar responsável por mais de uma ETC, ETPP, CTC ou TCP, respeitado o número máximo de veículos sob sua guarda, definido em regulamento;

b) possuir CPF ativo.

VII – GRTR:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo.

c) ter como objeto social a prestação de serviços relativos ao gerenciamento de riscos, compreendendo os projetos e as ações de prevenção, preparação e resposta rápida no caso de ocorrências de assaltos e roubos de carga ou do veículo;

d) comprovar, perante ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, inclusive por meio de central de atendimento telefônico gratuito ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana

e) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

VIII – IPEF:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) comprovar, perante ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento telefônico gratuito ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana;

d) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

IX – EVP:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) comprovar, perante ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento telefônico gratuito ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana;

d) disponibilizar para a ANTT as informações referentes ao Vale-Pedágio obrigatório emitido, na forma e prazo definidos pela Agência;

e) comprovar o credenciamento de todas as operadoras de rodovias sob pedágio de acordo com os modelos e sistemas operacionais aprovados pela ANTT;

f) comprovar não possuir qualquer vinculação societária, direta ou indireta com as operadoras de rodovias sob pedágio;

g) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

X- EAE;

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) ter como objeto social a ação de combate a emergências e medidas para minimizar suas consequências e impactos em toda a cadeia do transporte;

d) comprovar, perante ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento telefônico gratuito ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana;

e) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

XI – OEF:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;

c) comprovar, perante ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento telefônico gratuito ao transportador em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana;

d) ter capital social mínimo, subscrito e integralizado, de 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saques (DES).

§1º Caberá à ANTT a definição de estrutura curricular mínima dos cursos de formação técnica ou de nível superior que satisfaçam às exigências de aprovação como Responsável Técnico - RT, bem como da comprovação pelo mesmo da realização dos referidos cursos.

§2º O Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas – RNTRC terá validade de 3 (três) anos, devendo ser renovado conforme regulamentação da ANTT.

§3º Deverá constar no veículo automotor de carga, na forma a ser regulamentado pela ANTT, o número de registro no RNTRC de seu proprietário ou arrendatário.

Art 5º. O RNTRC será cancelado:

I – voluntariamente, a pedido do interessado;

II – compulsoriamente, nos seguintes casos:

a) por óbito, quando pessoa física, ou encerramento da pessoa jurídica

b) em virtude de decisão definitiva em processo administrativo da ANTT.

Parágrafo único. Quando um cadastro for cancelado pela ANTT em razão de situação irregular, os sócios e representantes responsáveis ficarão impedidos de obter novo registro, em qualquer categoria, pelo prazo de 5 (cinco) anos, sem prejuízo de responder civilmente por seus atos durante o exercício da atividade.

Art 6º. A ANTT manterá cadastro único para o MTRC, que conterà, no mínimo:

I - dados pessoais e profissionais;

II - penalidades;

III - histórico de cursos, exames e prontuários; e

IV - outras informações que a ANTT julgar importantes para o exercício da profissão.

§1º Caberá à ANTT a regulamentação do cadastro do MTRC, inclusive com prerrogativa de alterar e adicionar itens obrigatórios.

§2º Para a elaboração do cadastro de que trata o *caput* a ANTT poderá utilizar sem custos, os dados do Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH, e do Cadastro Permanente das Admissões e Dispensas de Empregados – CAGED.

§3º Para a elaboração do cadastro de que trata o *caput* a ANTT poderá firmar termo de cooperação com entidades sindicais representativa de grau superior da categoria em referência.

§4º A ANTT deverá disponibilizar, sem custo, as informações do MTRC à Polícia Rodoviária Federal.

DA DOCUMENTAÇÃO E DOS SEGUROS OBRIGATÓRIOS DA VIAGEM

Art 7º. O Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) é o documento que caracteriza a operação de transporte de cargas, na forma regulamentada pela ANTT.

§1º As Fazendas Públicas dos Estados e do Distrito Federal deverão regulamentar e implementar o Manifesto Eletrônico de Documento Fiscal – MDF-e, para todas as operações de transporte de cargas no prazo máximo de 1 (um) ano da data de publicação desta Lei.

§2º Para implementação do DT-e, e do DAT, a ANTT poderá utilizar-se das informações contidas no MDF-e, no Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), na Nota Fiscal Eletrônica (NF-e) e na Nota Fiscal Eletrônica ao Consumidor (NFC-e).

§3º Todas as informações do MDF-e e CT-e deverão ser fornecidas sem ônus à pelos emitentes e Fazendas Públicas da União, dos Estados e do Distrito Federal, na forma e prazos estipulados em regulamento pela Agência.

§4º A responsabilidade pela emissão do DT-e é da ETC, CTC e TCP.

§5º Admite-se a emissão do DT-e para o TAC e o ETPP nos casos em que o transporte tiver origem ou destino no estabelecimento de produtor rural, extração de madeira ou mudança.

§6º A obrigação estipulada no parágrafo anterior será do contratante do frete, podendo para tanto utilizar-se de serviço das IPEFs.

Art 8º. Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados, convenções internacionais ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de:

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

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

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

§1º A responsabilidade pela contratação dos seguros de que trata inciso I e II deste artigo, conforme cada caso é do transportador ou cooperativa, cabendo exclusivamente a este a escolha da seguradora ou entidade responsável pela prestação das coberturas, sendo vedada a estipulação pelo tomador do serviço de transporte.

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

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

§4º O seguro de que trata o inciso II, no caso de mercadorias não visadas para roubo, de acordo com tabela SUSEP de sinistralidade, poderá deixar de ser feito quando previsto em contrato entre o tomador do serviço e o transportador, ficando, neste caso, o tomador do serviço responsável pela perda, sem qualquer ônus ao transportador.

§5º O seguro de que trata o inciso III deste artigo poderá ser feito em apólice globalizada, envolvendo toda a frota, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos.

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

§7º Excepcionalmente, admite-se a contratação do seguro RC-DC pelo tomador do serviço nos casos, se o transporte se iniciar ou terminar diretamente no estabelecimento de produtor rural, em caso de contratação diretamente do TAC ou ETPP, sem prejuízo do estipulado no §4º deste artigo.

§8º Fica vedado a quem quer que seja o fornecimento de Dispensa de Direito de Regresso – DDR, ou qualquer outro documento que isentem o transportador de uma ação de regresso por parte da seguradora ou do próprio tomador do serviço, em relação aos seguros aqui previstos.

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

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

Art 9º. As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga, devidamente instituídas nos termos da Lei, poderão operar a proteção por meio de autogestão dos prejuízos, denominada auxílio mútuo, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus associados e cooperados a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados.

§1º Para fins de fiscalização e viabilidade da proteção de que trata o *caput* serão homologadas pela ANTT somente instituições constituídas há mais de 10 (dez) anos e, que congreguem associações de auxílio mutuo presentes no mínimo em 6 (seis) unidades da federação.

§2º As associações e cooperativas que praticam o auxílio mútuo de que trata o *caput* só poderão dar proteção aos comprovadamente associados ou cooperados, cabendo à ANTT conjuntamente com as entidades homologadas de acordo com o parágrafo anterior, estabelecer as normas de conduta e regras de fiscalização desta prática, a partir da data de publicação desta Lei.

DO GERENCIAMENTO DE RISCOS DE TRANSPORTE DE CARGA

Art 10. Nos seguros obrigatórios de RCTR-C (Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas) e RC-DC (Responsabilidade Civil por Desaparecimento de Carga), segurado e segurador poderão estabelecer, em comum acordo, o Plano de Gerenciamento de Riscos – PGR, o qual será parte integrante da apólice de seguro.

§1º Existindo o PGR como parte integrante da apólice de seguros RCTR-C e RC-DC, não poderá o tomador do serviço de transporte exigir da transportadora um novo PGR.

§2º O contratante do frete tomador de serviço poderá solicitar medidas complementares ao PGR, referentes à escolta, rastreamento, entre outras, devendo, se

ocorrer, assumir todos os custos e despesas decorrentes das medidas solicitadas, pagando diretamente ao prestador de serviço ou à transportadora, conforme o caso.

§3º Se a seguradora solicitar ao transportador que o transporte ou a armazenagem sejam acompanhados por uma Gerenciadora de Risco de Transporte de Carga - GRTR, os valores referentes ao rastreamento do veículo, manutenção de equipamentos, comunicação, mensagens e outros eventos solicitados, bem como demais serviços inerentes, serão suportados e pagos pela seguradora ao transportador, cuja taxa será destacada em campo específico no documento fiscal do transporte, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos com cobertura securitária.

§4º Se os custos definidos no parágrafo anterior forem do transportador, este tem direito ao recebimento de uma taxa específica, que incidirá sobre o valor da mercadoria, para cobrir os custos, de acordo com a carga a ser transportada ou armazenada, não se confundindo com a cobrança relativa aos custos com cobertura securitária.

Art 11. Se a GRTR impuser ao transportador um PGR, o plano deverá ser informado com antecedência, podendo este sugerir alterações se julgá-lo insatisfatório ou inaplicável, devendo, em caso de concordância, dar seu aceite formal, obrigando-se a cumpri-lo.

§1º A GRTR deverá gerar um número de Autorização de Embarque único para cada viagem, e o mesmo deverá constar em campo específico ou na observação do documento de transporte, conforme regulamento.

§2º O PGR deve estar em conformidade com a legislação em vigor, principalmente no que se refere às obrigações de repouso e descanso dos motoristas de que trata a Lei, bem como atentar-se aos riscos à segurança viária, considerando sempre locais de parada para refeição e repouso.

§3º Considera-se inválido o PGR se não houver um aceite formal por parte do transportador.

§4º Cumprido o PGR pelo transportador, a seguradora não poderá deixar de pagar os valores segurados, em caso de ocorrência de sinistro relativo a desvios de carga, perdas, roubo ou assalto, bem como outros cobertos pela apólice.

§5º A GRTR será responsável perante a seguradora por casos fortuitos, como desvios de carga, roubos e assaltos, em consequência de falhas operacionais em sua prestação de serviço, ficando obrigada ao ressarcimento junto à seguradora do valor indenizado ao transportador referente à mercadoria sinistrada.

§6º A ANTT poderá regulamentar Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR, objetivando transparência e padronização de procedimentos.

Art 12. A GRTR deverá possuir seguro de Responsabilidade Civil Profissional, com limite compatível às suas atividades, para cobertura de furto ou roubo nas operações para as quais seja contratada, tendo como beneficiário o contratante do serviço junto à GRTR.

DAS RELAÇÕES CONTRATUAIS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE

Art 13. Na contratação do serviço não eventual de transporte, independente da quantidade ou volume, a duração mínima do contrato será de:

I – 24 (vinte e quatro) meses, quando se tratar de serviço com equipamentos já existentes no transportador ou seus subcontratados, e padrão de mercado;

II – 48 (quarenta e oito) meses, quando se tratar de equipamento específico ou novo para atender o referido contrato.

§1º Serão considerados de longa duração os contratos constantes nos incisos I e II deste artigo.

§2º Serão admitidos acordos com prazo menor, previamente estipulado na confirmação dos serviços contratados, desde que definindo a sazonalidade e cadência, nos transportes de insumos e produtos agrícolas.

Art 14. Em caso de subcontratação, o contrato a ser celebrado entre o transportador contratante e o subcontratado definirá a forma de prestação de serviço do subcontratado como agregado ou independente.

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

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

Art 15. A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o artigo anterior, com exclusividade ou não, ainda que feita habitualmente, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constituindo relação de trabalho, e, portanto, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

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

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

Art 16. As condições do contrato de transportes de cargas poderão ser ajustadas mediante acordos comerciais homologados entre os respectivos sindicatos, desde que estejam em conformidade com a Constituição Federal.

Parágrafo único: Os acordos de que trata este artigo, poderão ser submetida à arbitragem, mediação, conciliação ou à justiça comum para solucionar questões decorrentes da atividade e relação comercial entre elas.

Art 17. Em qualquer caso de contratação de serviço de transporte pelo tomador do serviço, o pagamento será à vista, contra entrega da carga, salvo estipulação expressa em contrário, que não poderá prever prazo superior a trinta dias após término do serviço.

Parágrafo único: A inadimplência no pagamento do frete contratado implica multa de, no mínimo, 2% (dois por cento), além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mês, e correção monetária correspondente.

Art 18. O pagamento do serviço de transporte ao TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT, a critério do prestador de serviço.

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

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

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

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

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

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

Art 19. Salvo em caso de retenção de impostos e de contribuições previstas em Lei ou convencionados por acordo comercial, ficam proibidos descontos de qualquer natureza por parte do contratante sobre o valor dos serviços realizados, sem a prévia e expressa autorização do transportador.

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

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

Art 20. Todos os custos de serviços acessórios do transporte, envolvendo carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, gerenciamento de risco, escolta, dentre outros que o tomador do serviço ou expedidor impuser ao transportador, são de responsabilidade do tomador do serviço.

DO PRAZO DE ENTREGA, DEVOLUÇÃO E RETORNO DA CARGA TRANSPORTADA

Art 21. A responsabilidade do transportador cobre o período compreendido entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega ao destinatário.

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

Art 22. O transportador informará ao tomador de serviço ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou DT-E, o prazo previsto para a entrega da mercadoria, por meio regulamentado pela ANTT.

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

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

§3º Quando a carga por qualquer motivo ficar armazenada nas dependências do transportador, deverá ser informada ao tomador do serviço.

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

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

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

§7º O transportador arcará com os prejuízos causados em decorrentes de atraso a entrega, quando houver prazo pactuado, excetuando-se motivo de força maior, obrigações do PGR, e obrigações referentes ao controle de jornada do motorista, conforme legislação vigente.

§8º Quando não definida no contrato, a responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega de que trata o parágrafo anterior é limitada ao valor do frete.

§9º Salvo se outra condição for pactuada em contrato, no caso de devolução de carga, embalagem ou paletes, considerando a carga total ou parcial da mesma, o tomador do serviço pagará ao transportador, no mínimo, o frete equivalente ao frete total de ida, na capacidade total do veículo, considerando também os reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios.

DO TEMPO DE CARGA E DESCARGA

Art 23. O prazo máximo para carga e descarga do veículo será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada ao endereço de destino, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração.

§1º A importância de que trata o paragrafo anterior será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento.

§2º Para o cálculo do valor de que trata o *caput*, será considerada a capacidade total de transporte do veículo.

§3º No caso de bem perecível, mercadoria com validade expirando ou produto perigoso, os prazos de descarregamento e armazenagem poderão ser reduzidos, conforme a natureza da mercadoria, devendo o transportador informar o fato ao tomador do serviço, expedidor e destinatário.

§4º O tomador de serviço ou o destinatário da carga são obrigados a informar ao transportador, por meio regulamentado pela ANTT, o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, e o descumprimento sujeitará o infrator a aplicação de multa administrativa, e à obrigação de indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete contratado para a viagem.

§5º Não havendo a informação por parte do tomador de serviço e destinatário da carga de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador, conforme regulamentado da ANTT, ressalvado o caso de agendamento prévio, comunicado antecipadamente ao transportador, e que, neste caso, cumprido o agendamento por parte do transportador, será considerado como horário inicial para efeito de estadia de que trata esta Lei.

Art 24. Salvo se outra condição for pactuada em contrato, no caso de devolução de carga, embalagem ou paletes, considerando a carga total ou parcial da mesma, o tomador do serviço pagará ao transportador o valor equivalente ao frete total de ida, na capacidade total do veículo, considerando também os reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios.

Art 25. O transportador arcará com os prejuízos decorrentes de atraso a entrega, quando houver prazo pactuado, excetuando-se motivo de força maior, obrigações do PGR, e obrigações referentes ao controle de jornada do motorista, conforme legislação vigente.

Paragrafo único. Quando não definida no contrato, a responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete.

DAS PERDAS E AVARIAS DA CARGA

Art 26. Com a emissão do contrato e/ou DT-e, independentemente de contratação ou subcontratação, conforme cada caso, o transportador responde pelos prejuízos por ele causados resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia.

§1º São excludentes de responsabilidade, dos transportadores e subcontratados, quando houver:

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

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

III – quando houver avaria na embalagem, mas o produto constante do mesmo estiver intacto, e a embalagem não fizer parte do produto final de comercialização;

IV – vício próprio ou oculto da carga;

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

§2º Não obstante as excludentes de responsabilidades previstas no §1º deste artigo, o transportador e subcontratados serão responsáveis pela agravação das perdas ou danos a que derem causa.

§3º O valor a ser restituído ao tomador de serviço será determinado pelo valor especificado em manifesto de carga ou nota fiscal da mercadoria, não sendo responsabilidade do transportador qualquer valor acima do discriminado.

§4º Nos casos de perdas e avarias, não poderá o tomador de serviço exigir entrega da mercadoria física quando reembolsado pelo transportador ou seguradora;

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

§6º No caso de dano ou avaria, será assegurado às partes interessadas o direito de vistoria, de acordo com a legislação aplicável, sem prejuízo da observância das cláusulas do contrato de seguro.

Art 27. Sem prejuízo da obrigação fiscal de baixa eletrônica do recebimento da mercadoria, o destinatário ou recebedor deverá conferir, no ato da entrega, as quantidades, espécies e integralidade das mercadorias, quitando, neste ato, o comprovante de entrega no documento fiscal de transporte, com as devidas ressalvas, se houver, sendo vedado a retenção do comprovante de entrega, nada mais sendo exigido ou cobrado junto ao transportador.

DOS PEDÁGIOS

Art 28. O Vale-Pedágio é obrigatório para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga, por meio de transporte rodoviário de carga, nas rodovias brasileiras, sendo vedado o pagamento em dinheiro ou em qualquer forma diversa das definidas pela ANTT.

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

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

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

§4º O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no documento comprobatório do transporte.

Art 29. O contratante antecipará o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, independentemente do valor do frete, no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino.

§1º O pagamento de pedágio quando a carga for lotação, assim entendida a carga para a qual há exclusividade do veículo para um tomador de serviço, efetuado por empresa de

transporte, mesmo que por subcontratação, é de responsabilidade do tomador do serviço de transporte.

§2º Quando o veículo estiver em viagem exclusiva para um tomador de serviço, devendo retornar à origem sem carga, o Vale-Pedágio obrigatório deverá ser no valor necessário à livre circulação entre a sua origem, o destino, e o retorno à origem.

§3º No caso de transporte fracionado, efetuado por ETC ou CTC, o rateio do pedágio poderá ser feito por despacho, destacando-se seu valor no conhecimento para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado, ficando dispensado a obrigatoriedade do Vale-Pedágio.

§4º O Vale-Pedágio obrigatório, no caso do transporte fracionado, poderá ser rateado.

Art 30. Compete à ANTT a adoção das medidas indispensáveis à implantação do Vale-Pedágio obrigatório, a regulamentação, a coordenação, a delegação, a fiscalização, o processamento, e a aplicação das penalidades adicionais por infrações a esta Lei.

§1º A fiscalização, o processamento e a aplicação das penalidades previstas neste artigo poderão ser descentralizados, mediante convênio a ser celebrado com órgãos ou entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal ou dos Municípios.

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

§3º A ANTT adotará as medidas necessárias para que as Operadoras de Rodovias sob pedágio venham a adequar seus sistemas, visando atender os modelos e sistemas operacionais das empresas fornecedoras do Vale-Pedágio obrigatório, devidamente aprovados pela ANTT, dentro do prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, contados a partir da data da publicação no diário oficial, da respectiva homologação do sistema, sob pena de aplicação de multas às Operadoras de Rodovias que não se adequarem tempestivamente.

§4º A ANTT tomará as medidas cabíveis para determinar que as Operadoras de Rodovias sob pedágio, no que se refere ao modelo de arrecadação eletrônica de pedágio, venham a atualizar seus sistemas em até 1 (uma) hora, a contar do envio das informações pelas Administradoras de Meios de Pagamento, para arrecadação de pedágio, priorizando, neste modelo de cobrança, o Vale-Pedágio obrigatório previsto em Lei.

§5º Para cumprimento deste artigo, a ANTT poderá celebrar convênios com os Estados, Municípios e Distrito Federal, além da Receita Federal, visando o cruzamento de informações para fiscalização eletrônica.

§6º O valor do Vale-Pedágio obrigatório e as informações necessárias à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no documento fiscal comprobatório de embarque da carga, pelo remetente ou expedidor, conforme o caso.

Art 31. Para cumprimento da fiscalização de que trata esta lei, inclusive do Vale-Pedágio, fica assegurado à ANTT o direito de fiscalização local nos contratantes, tomadores de serviço, embarcadores e expedidores de transporte rodoviário de cargas, podendo solicitar a documentação necessária para verificação do cumprimento da legislação, juntamente com os órgãos competentes do Poder Executivo, no âmbito de suas atribuições.

Parágrafo único. A ANTT articular-se-á com os Estados e Municípios que operem diretamente rodovias com pedágio, ou por meio de concessões, com vistas à implementação das disposições desta Lei, referente ao Vale-Pedágio obrigatório, nas suas esferas de atuação.

Art 32. Fica proibida a cobrança de pedágios sobre os eixos dos veículos de transporte de cargas que se mantiverem suspensos, quando os mesmos transitarem vazios, ou com carga parcial, respeitando o peso por eixo definido pelo CONTRAN, ressalvada a fiscalização da condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou ao seu agente designado na forma do §4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB.

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

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

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

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

§1º O valor do pedágio destacado em documento fiscal em conformidade com os incisos I e II deste artigo, servirá de comprovante para abatimento do imposto de renda, no caso de transportador autônomo.

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

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

§4º As empresas operadoras de pedágio constantes no *caput* terão 30 (trinta) dias úteis para fornecerem a documentação sobre os recebimentos referentes aos pedágios nos últimos 5 (cinco) anos e, se constatada irregularidades na cobrança do pedágio de forma superior ao que seria devido, deverão proceder o ressarcimento:

a) para a empresa com contrato ativo junto à operadora de pedágio, o ressarcimento deverá ser feito nas próximas faturas até quitação do débito;

b) no caso de empresas que não mais utilizam os serviços de tal operadora de pedágio, o ressarcimento deverá ser feito em conta bancária no prazo de 30 (trinta) dias úteis.

§5º Sem prejuízo da documentação fiscal estabelecida neste artigo, os sujeitos designados no *caput* deverão fornecer arquivo eletrônico à ANTT e aos usuários de pedágio, em modelo a ser definido pela Agência em regulamento.

Art 34. O art.3º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do §31:

"Art. 3º

§31. A empresa de serviço de transporte rodoviário de carga poderá descontar da base de cálculo da COFINS devida em cada período de apuração, o valor referente aos pedágios pagos e devidamente documentados, em conformidade com o Art. 56 desta Lei. (NR)

Art 35. O art.3º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescido do §23:

"Art. 3º.....

§23. A empresa de serviço de transporte rodoviário de carga poderá descontar da base de cálculo do PIS devido em cada período de apuração, o valor referente aos pedágios pagos e devidamente documentados, em conformidade com o Art. 56 desta Lei. (NR)

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

Art 36. No caso de desvio de carga e receptação com comprovada participação do transportador, sendo ele TAC, ETC, CTC, ETPP ou TCP, o RNTRC do mesmo será automaticamente inativado por 10 (dez) anos.

§1º Se houver comprovação de que houve participação do motorista nos atos descritos no *caput*, o mesmo terá o RNTRC automaticamente inativado por 10 (dez) anos, e o direito de exercer atividade remunerada como motorista suspenso por 10 (dez) anos, não excluídas as sanções penais e civis.

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

Art 37. Será suspensa por 10 (dez) anos a inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF, do estabelecimento ou transportador que, comprovadamente, adquirir distribuir, transportar, estocar, importar, revender ou expor à venda quaisquer bens de consumo ou produtos que tenham sido objeto, alternativamente, de descaminho, contrabando, falsificação, roubo, furto ou receptação, sem prejuízo da eventual caracterização de crime.

§1º Os administradores e proprietários do estabelecimento ou transportador descrito no *caput*, com comprovada participação, direta ou indireta, nas infrações descrita no *caput*, será interditado para o exercício do comércio ou transporte pelo período de 5 (cinco) anos, não excluídas as sanções penais e civis,

§2º Fica o transportador isento de responsabilidade quando receber mercadoria para transporte com documento idôneo, informação inexata ou falsa descrição, e nos casos em que o motorista não pode fazer a conferência da carga.

§3º As mercadorias em estoque nos estabelecimentos comerciais, e que estejam enquadradas nas situações previstos no *caput* serão levadas a leilão ou vendidas em concorrência pública, independentemente de qualquer decisão judicial, sendo que os recursos levantados no mesmo serão destinados ao combate ao roubo de cargas, junto ao órgão federal competente.

DA RENOVAÇÃO DE FROTA

Art 38. Para melhoria da segurança viária e sustentabilidade do meio ambiente, fica estabelecido o Plano Nacional de Renovação de Veículos de Transporte Rodoviário de Cargas – PNRV-TRC.

§1º A idade máxima de veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas será estabelecido pela ANTT, podendo considerar:

- I – tipos de produtos transportados;
- II – tipos de serviço;
- III – rotas e itinerários;
- IV – distância percorrida;
- V – categoria do transportador; e
- VI – outros aspectos considerados relevantes.

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

- I – possibilidade de crédito de carbono para veículos modernos, bem como os movidos a combustíveis mais sustentáveis e menos poluentes;
- II – plano de benefício para reciclagem de veículos de carga, podendo ser fiscais;
- III – autorização para implantação de Imposto de Propriedade de Veículos Automotores – IPVA - progressivo, de acordo com a idade do veículo, reduzindo os valores para veículos mais novos e majorando para os mais antigos;
- IV – possibilidade de estipulação dos tipos e modelos de veículos de carga que farão parte do PNRV-TRC, devendo, para estes, os fabricantes e montadoras fornecer em condições especiais que deverão ser previamente conhecidas para que sejam validadas no Plano de Renovação aqui estabelecido;
- V – estipulação de planos de crédito financeiro especiais para os veículos mencionados no inciso anterior; e
- VI – outros aspectos julgados necessários.

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

DAS AUTORIZAÇÕES ESPECIAIS DE TRÂNSITO – AETS - E AFINS

Art 39. Ao veículo ou combinação de veículos, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, Autorização Especial de Trânsito - AET, com validade de um ano, devendo ser atendidas as medidas de segurança considerada necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§1º Em caso de projeto ou contrato exclusivo, com duração e cronograma específico, poderá ser emitida AET com prazo maior, desde que se trate sempre da mesma ETC ou CTC, e mesmo expedidor, recebedor, veículo e tipo de carga.

§2º Para combinação de veículos utilizada no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, AET com prazo máximo de até 12 (doze) meses, para a unidade tratora, para diversas viagens, quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, atendidas as medidas de segurança considerada necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§3º Quando se tratar de autorização por viagem, a mesma será concedida mediante requerimento, que especificará as características do veículo ou combinação de veículos de carga, o percurso, a data e o horário do deslocamento inicial, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§4º O CONTRAN regulamentará o regime especial de AET para combinação de grupo de veículos utilizados no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos, isentando a obrigatoriedade de AET por viagem e por veículo, quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, além de veículos de mesmas características, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§5º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, denominadas CVC, com limites de peso bruto total combinado (PBTC) acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo, nas capacidades técnicas das composições determinadas pelos fabricantes, e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, a AET será válida pelo prazo máximo de 1 (um) ano, de acordo com o licenciamento da unidade tratora, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, e será concedida pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, condicionada à apresentação pelo interessado de requerimento e estudos técnicos de desempenho mecânico e estrutural elaborados por empresas credenciadas junto ao respectivo órgão ou entidade, conforme critérios estabelecidos pelo CONTRAN.

§6º Para combinações de veículos utilizadas no transporte de cargas divisíveis, com limites de PBTC acima de 57 (cinquenta e sete) toneladas, desde que se enquadrem nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, com comprimento máximo de 26 (vinte e seis) metros, será concedida AET para tráfego diuturno em rodovias de pista simples com duplo sentido de direção, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, em conformidade com os parágrafos 3º e 4º.

§7º A AET não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos possa causar à via ou a terceiros, face ao não cumprimento de demais disposições legais.

§8º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões, com peso bruto total (PBT) ou total combinado (PBTC) até 108 (cento e oito) toneladas, será concedida, pela autoridade com circunscrição sobre a via, autorização especial de trânsito, com prazo de 1 (um) ano, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§9º Para os polos geradores de tráfego de que trata o art. 93 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a requerimento do interessado, serão concedidas Autorizações Especiais de Trânsito às Combinações de Veículos de Carga – CVC, com Peso Bruto Total Combinado – PBTC superior a 57 (cinquenta e sete) toneladas, mediante a apresentação de Estudo Técnico das Combinações de Veículos de Carga (ET-CVC) comprovando a compatibilidade com as vias pretendidas; Laudo Técnico da Combinação de Veículo de Carga (LT-CVC) que ateste as condições de segurança da CVC e; Estudo de Viabilidade de Tráfego da Combinação de Veículo de Carga (EVT-CVC), contemplando a análise de compatibilidade com a infraestrutura e condições operacionais, e eventuais medidas mitigadoras que garantam a segurança de tráfego no percurso proposto.

§10. Os estudos de que trata o §7º deverão ser realizados por empresas com comprovada experiência em desta natureza, devidamente credenciadas junto ao órgão com circunscrição sobre a via, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

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

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

Art 40. No transporte de veículos e máquinas, fica dispensada a obrigatoriedade de AET quando as dimensões do conjunto não excederem 23 (vinte e três) metros de comprimento e 4,95 (quatro e noventa e cinco) metros de altura, exceto se apresentar excesso lateral da carga.

Parágrafo único. Será de responsabilidade do proprietário e do condutor do veículo ou CVC utilizada, a observância da compatibilidade de suas dimensões com as dimensões das obras de arte no percurso, quando devidamente sinalizadas pelo órgão executivo rodoviário com circunscrição sobre a via.

Art 41. O CONTRAN regulamentará o processo de credenciamento para prestação de serviço que atestem a trafegabilidade das combinações de veículos de carga (CVC), para fins de concessão de autorizações especiais de trânsito (AET).

Art 42. Com a finalidade de garantir a viabilidade de trânsito ao veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível, que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, fica estabelecido que a AET é o documento autorizatório de trânsito, devendo a União, os estados e municípios, bem como as gestoras e concessionárias de rodovias, respeitar e viabilizar o trânsito autorizado na AET, sem ressalvas.

Art 43. Para Combinações de Veículos de Cargas (CVC's), com limites de peso bruto total combinado (PBTC) de até 57 (cinquenta e sete) toneladas, que se enquadrem

nos limites de peso por eixo e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN, não será obrigatório o uso de veículo com tração dupla 6 X 4 (seis por quatro).

DAS OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS DE VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS E PRESTADORAS DE SERVIÇO DE RASTREAMENTO E COMUNICAÇÃO

Art 44. Para fins de segurança, controle de jornada e mitigação dos riscos de acidentes, os fabricantes e montadoras de veículos automotores de carga, e os fabricantes de computadores de bordo, registro eletrônico de pontos em veículos – REP-V, e rastreadores via satélite ou telefonia móvel, ficam obrigados a disponibilizar as informações constantes no rastreamento, telemetria e computadores de bordo dos veículos na forma e prazo a serem estabelecidos em resolução conjunta da ANTT, Ministério do Trabalho e CONTRAN.

Parágrafo único. A disponibilização de informações de que tratam o caput deste artigo será obrigatoriamente fornecida, sem custos, à Polícia Rodoviária Federal.

Art 45. Para fins de segurança e mitigação de riscos de acidentes, será obrigatória a inspeção técnica de todos os veículos de carga, automotores ou não, e dos equipamentos rodoviários, na forma e prazo a serem estabelecidos pelo CONTRAN e ANTT, para veículos, implementos e equipamentos com idade acima de 10 (dez) anos.

§1º O Certificado de Inspeção Veicular – CIV, e o Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos – CIPP, servirão de comprovante para cumprimento das exigências estabelecidas no *caput* deste artigo.

§2º Independentemente da inspeção de que trata o *caput*, é obrigação do expedidor da carga, quando do carregamento, examinar os veículos e equipamentos, certificando-se de que os mesmos se encontrem em condições de acondicionar e transportar com segurança, além das condições de higiene, quando o produto assim o exigir, dentro dos padrões exigidos em Lei.

Art 46. Será obrigatória a inspeção técnica para todos os equipamentos utilizados em transportes cuja carga e descarga são feitos sob pressurização, na forma e prazo a serem estabelecidos pelo CONTRAN.

SEÇÃO II

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS

Art 47. Entende-se como transporte rodoviário internacional de cargas, toda operação de transporte por via terrestre com origem em um país e destino final em outro país, e que deve ser acobertada por Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT).

Art 48. Transporte Rodoviário Internacional de Cargas é aberto à exploração por pessoa jurídica, em regime de livre concorrência, pelas seguintes categorias e de acordo com as seguintes modalidades:

- I. ETC, por conta de terceiros e mediante remuneração;
- II. CTC, por conta de terceiros e mediante remuneração;
- III. TCP, em veículo próprio, sem remuneração.

§1º A pessoa jurídica (ETC e/ou CTC) que pretender habilitar-se deverá ser proprietária de uma frota que tenha capacidade de transporte dinâmica total mínima de 400 (quatrocentas) toneladas, a qual poderá ser composta por equipamentos do tipo trator com semirreboque, caminhões com reboque ou veículos do tipo caminhão simples;

§2º A pessoa jurídica a habilitar-se deverá comprovar um capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido na data de sua habilitação, renovação ou recadastramento pela ANTT, de 440.000 DES (Direitos Especiais de Saque).

Art 49. O transporte rodoviário internacional de cargas é regido, no que lhe concerne, pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT, internalizado através do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990 e suas alterações, tendo como base para a atividade, dentro do território brasileiro, além do definido nesta Lei, as Resoluções vigentes da ANTT, Ministério dos Transportes e normas aduaneiras.

Art 50. Os limites de peso e dimensionamento aplicáveis ao transporte rodoviário internacional de cargas são exclusivamente os definidos pelo Decreto nº 99.704, de 1990 e suas alterações, por acordos firmados pelo Subgrupo de Transporte – MERCOSUL (SGT-5), e aqueles definidos nos acordos bilaterais ou multilaterais dos quais o Brasil é signatário.

Art 51. É autorizado, dentro do território nacional, o transporte rodoviário de cargas destinadas à exportação, e/ou importação, por veículo brasileiro cadastrado no RNTR-C, mesmo não habilitado ao transporte internacional, desde que o documento comprobatório do transporte seja emitido por ETC, CTC habilitada ao transporte internacional, obrigando-se a emissora do documento a cumprir requisitos obrigatórios previstos em regulamento da ANTT.

Art 52. Ao transportador habilitado ao transporte rodoviário internacional de cargas é obrigatória, única e exclusivamente, a contratação dos seguros aplicáveis a este tipo de transporte, de que trata o art. 13 do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

Art 53. Sem prejuízo das demais obrigações previstas nesta Lei, durante o trânsito em território nacional, para o transporte rodoviário internacional, é obrigatório o porte dos seguintes documentos:

- a) Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo;
- b) Certificado de seguro de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros de que trata o art. 13 do Decreto nº 99.704, de 1990;
- c) Cópia do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT); e
- d) Cópia da Nota Fiscal, que acompanha os produtos transportados.

§1º A ANTT poderá regulamentar outras documentações para o trânsito previsto no caput deste artigo.

§2º A ANTT terá acesso eletrônico gratuito às informações referentes ao seguro internacional, em formato e periodicidade a serem regulamentados pela agência, ficando autorizada a celebrar convênios com outros órgãos públicos ou privados.

Art 54. Fica instituída a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas - CATIC, que será presidida pela ANTT, incumbida do acompanhamento das Reuniões Bilaterais e Multilaterais no âmbito do Subgrupo de Transportes do MERCOSUL (SGT-5), e da Associação Latino Americano de Integração (ALADI), que se constituirá pelos seguintes membros:

- a) 1 (um) membro representante da Agência Nacional de Transportes Terrestres;
- b) 1 (um) membro representante da Polícia Rodoviária Federal;
- c) 1 (um) membro representante dos Despachantes Aduaneiros;
- d) 1 (um) membro representante da Receita Federal do Brasil;
- e) até 5 (cinco) membros de organizações representativas das Empresas de Transporte Internacional de Cargas, associadas à Confederação Nacional da Categoria;

f) 1 (um) membro de organização representativa dos Transportadores Autônomos, atuante no transporte Internacional de Cargas, associado à Confederação Nacional da Categoria; e

g) 1 (um) membro de organização nacional representativa das Cooperativas de Transporte de Cargas.

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

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

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

§4º Caberá à ANTT nomear as Entidades representativas citadas nas alíneas “e” e “f” deste artigo;

§5º A nomeação dos representantes das Entidades de que trata as alíneas “e” e “f” deste artigo, e nomeadas pela ANTT, se dará por indicação da mesa diretora da confederação da categoria ali representada;

Art 55. O transporte rodoviário internacional de produtos perigosos, em território nacional, reger-se-á com base nesta Lei, observadas, no que couber, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil.

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

Art 56. Nas licitações que envolvam permissão ou concessão para exploração das atividades desenvolvidas dentro de estações aduaneiras, situadas em fronteiras secas, observar-se-á obrigatoriamente como critério, objetivo do contrato administrativo, o trinômio eficiência-estrutura-tarifa.

§1º Independente da nacionalidade, as empresas estrangeiras que exploram os serviços objeto deste artigo deverão, obrigatoriamente, adequar-se às normas a serem ratificadas e condições básicas de transporte, priorizando a celeridade de processos e fluidez do tráfego;

§2º A ANTT ficará responsável pelos acordos internacionais para ratificação das obrigações objeto deste artigo.

Art 57. A frota de veículos de cargas habilitadas ao transporte internacional de cargas deve respeitar os seguintes limites de idade:

I – 20 (quinze) anos para veículos automotores; e

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

§1º A adequação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser feita em 10 anos a contar da publicação desta Lei.

§2º A partir de 10 (dez) anos da publicação desta Lei, será obrigatória a redução da idade da frota de que trata o *caput* deste artigo, na proporção de um ano a cada ano, de forma que, transcorridos 15 (quinze) anos da vigência da presente Lei, a frota deverá observar a idade máxima de 15 (quinze) anos para veículos automotores e 20 (vinte) anos para reboques, semirreboques e caixas de carga.

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

Art 58. As Empresas de Transporte Internacional com sede fora do Brasil deverão ser registradas na ANTT.

§1º Para efeito do cadastro, deverão ser observadas as mesmas obrigações previstas nesta Lei para as empresas nacionais;

§2º Sem prejuízo do estipulado no Art. 65 desta Lei, as Empresas que operam no Transporte Internacional somente poderão subcontratar ou agregar veículos na proporção de 3 (três) veículos agregados para cada veículo de frota própria, e responderá, perante as autoridades, por este veículo, quando em viagens internacionais, como se fossem próprios

§3º No caso de subcontratação, a responsabilidade civil de danos à carga será da empresa emissora do Conhecimento de Transporte Internacional-Carta de Porte Internacional (CRT) ou do Manifesto Internacional de Carga (MIC/DTA), conforme aplicável em cada caso, ficando esta responsável por danos a terceiros e infrações, não dispensando o proprietário do veículo ou transportadora subcontratada dos deveres solidários e responsabilidade direta, quando for o caso.

§4º A ANTT poderá regulamentar outras obrigações para a manutenção do cadastro do transportador internacional de cargas.

Art 59. Em casos de inoperância das aduanas situadas no Brasil, quer seja por falta de colaboradores, problemas físicos, de infraestrutura, greves, ou de força maior, fica assegurado às empresas nacionais habilitadas ao transporte internacional, o direito à liberação imediata da carga, ficando a empresa de transporte e o tomador do serviço, exportador ou importador, responsáveis pela apresentação da documentação inerente a cada participante no prazo de 168 (cento e sessenta e oito) horas do efetivo retorno em operação da aduana.

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

§2º Opcionalmente, os signatários referidos neste artigo poderão apresentar a documentação obrigatória na Secretaria da Receita Federal onde estiverem domiciliados.

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

SEÇÃO III

DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS – PP

Art 60. Sem prejuízo dos dispositivos desta Lei, e do disposto nas normas específicas de cada produto, adicionalmente, no transporte rodoviário de produtos perigosos, serão obrigatoriamente observados os artigos da Seção III desta Lei, e o disposto em Instruções Complementares regulamentados pela ANTT.

Art 61. Define-se como Produto Perigoso – PP - aquele que representa risco para a saúde humana, para a segurança pública, ou para o meio ambiente.

§1º Para os efeitos desta Lei, é produto perigoso o relacionado em Instruções Complementares regulamentados pela ANTT.

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

Art 62. O transporte rodoviário de produtos perigosos, realizado pelas Forças Armadas, obedecerá à legislação específica.

Art 63. Sem prejuízo das exigências previstas no art. 4º desta Lei, para a inscrição no RNTRC, fica o interessado em transportar produtos perigosos por via rodoviária, independentemente de sua categoria, obrigado à comprovação e entrega de documentação específica contida nos incisos abaixo:

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

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

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

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

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

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

DOS VEÍCULOS E DOS EQUIPAMENTOS USADOS EM TRANSPORTE DE PP

Art 64. Os transportes rodoviários de produtos perigosos somente poderão ser realizados por veículos cuja idade máxima seja:

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

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

§1º A adequação de que trata o *caput* deste artigo deverá ser feita em 5 anos a contar da publicação desta Lei.

§2º A partir de cinco anos da publicação desta Lei, será obrigatória a redução da idade da frota de que trata o *caput* deste artigo, na proporção de um ano a cada ano, de forma que, transcorridos 10 (dez) anos da vigência da presente Lei, a frota deverá observar a idade máxima de 10 (dez) anos para veículos automotores e 15 (quinze) anos para implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga.

§3º Excepcionalmente, o transporte de PP poderá ser realizado com implementos, reboques, semirreboques, e caixas de carga acima da idade máxima estipulada neste artigo e suas atualizações, até o limite de 15 (quinze) anos a mais, desde que possua autorização especial do órgão competente ou sua acreditada, devendo para isto ter sido aprovado em inspeção especial, a ser regulamentada pelo INMETRO.

Art 65. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamentos de rastreamento com intervalo máximo de posição a cada 10 (dez) minutos.

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

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

Art 66. Os veículos automotores utilizados no transporte rodoviário de produtos perigosos deverão possuir equipamento de telemetria, cujos requisitos técnicos serão definidos em regulamento, podendo ser integrado com o rastreador.

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

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

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

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

Art 67. Os fabricantes, refabricadores e recondicionadores de equipamento destinado ao transporte de produtos perigosos respondem, penal e civilmente, por sua qualidade e adequação ao fim a que se destinam.

Art 68. Cumpre ao fabricante, refabricador ou recondicionador atender os requisitos estabelecidos pela autoridade competente, quer seja na construção, montagem ou modificação dos equipamentos e implementos, e, em caso de fiscalização em transportador dos quais for fornecedor, entregar à autoridade competente as informações solicitadas.

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

Art 69. Observada qualquer infração ao que preceitua esta Lei, que configure situação de grave e iminente risco à integridade física de pessoas, à segurança pública ou ao meio ambiente, a autoridade com circunscrição sobre a via deve reter o veículo, liberando-o depois de sanada a irregularidade, podendo, se necessário, determinar:

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

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

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

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

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

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

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS DO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

Art 70. Compete à ANTT, nos termos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, estabelecer padrões e normas técnicas complementares relativos às operações de transporte terrestre de produtos perigosos.

Art 71. Aplica-se também o disposto nesta Lei ao transporte internacional de produtos perigosos em território brasileiro, observadas, no que couberem, as disposições constantes de acordos, convênios ou tratados ratificados pelo Brasil.

Art 72. A Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT poderá expedir, mediante Resoluções, atos complementares e modificações de caráter técnico, que se façam necessários para a permanente atualização da Seção III desta Lei, bem como de outras obrigações acessórias para obtenção das autorizações às Empresas de Transporte, e demais agentes e entidades que operam ou estão envolvidas na carga perigosa.

Art 73. Sem prejuízo do cumprimento das legislações de cada Unidade Federada, se a empresa de transportes obtiver permissão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA – para transporte de produto perigoso em território brasileiro, fica dispensada da obrigatoriedade da permissão para cada Estado.

Parágrafo único. Os Órgãos Ambientais dos Estados, Municípios e Distrito Federal deverão estabelecer convênios com a finalidade de homogenizar as obrigações, de forma a cumprir o estabelecido no *caput* deste artigo.

Art 74. Na aplicação do disposto nesta Lei no que se refere a produtos perigosos, ficam ressalvadas as disposições previstas em acordos ou convênios internacionais firmados pela República Federativa do Brasil.

Art 75. As Empresas de Transporte Internacional, com sede fora do Brasil, quando transportando PP em território nacional, deverão igualmente seguir o estipulado nesta Lei e demais regulamentações brasileiras.

SEÇÃO IV

DAS DEMAIS DISPOSIÇÕES DO TRANSPORTE EM GERAL DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES DO TRANSPORTE EM GERAL

Art 76. As infrações ao disposto nesta Lei serão punidas com advertência, multa, suspensão e cancelamento.

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

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

§3º No caso de reincidência específica, no período de doze meses, aplicar-se-á a penalidade multiplicada pela quantidade de reincidências.

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

§5º Na hipótese de notificação por meio eletrônico, na forma regulamentada pela ANTT, o infrator será considerado notificado 30 (trinta) dias após a inclusão da informação no sistema eletrônico.

Art 77. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

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

II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 250 DES;

III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 100 DES;

IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 DES.

Art 78. São infrações a esta Lei:

I - o transportador, inscrito ou não no RNTRC, obstruir ou, de qualquer forma, dificultar a fiscalização durante o transporte rodoviário de cargas.

Infração: grave;

Penalidade - multa;

II – o tomador de serviço contratar transporte rodoviário remunerado de cargas de Transportador sem inscrição no RNTRC ou com inscrição vencida, suspensa ou cancelada.

Infração: gravíssima;

Penalidade - multa;

III – o tomador do serviço, expedidor, recebedor ou destinatário da carga, conforme o caso, deixar de registrar no DT-e os eventos do horário de chegada e saída do transportador nas dependências da origem ou do destino da carga ou registrar em desacordo com a legislação em vigor.

Infração: gravíssima;

Penalidade - multa;

Parágrafo único. Além da multa ensejará e indenização ao transportador correspondente ao dobro do valor do frete.

IV – o emitente do Manifesto de Documentos Fiscais Eletrônicos – MDF-e que não inserir o CNPJ da ANTT como pessoa autorizada a acessar as informações e dados do MDF-e.

Infração: gravíssima;

Penalidade - multa;

V – a ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP, que:

a) deixar de atualizar as informações cadastrais.

Infração: leve;

Penalidade – multa por registro;

Medida administrativa: suspensão do registro até a regularização.

b) apresentar informação falsa para inscrição no RNTRC.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: cancelamento do RNTRC.

c) impedir, obstruir ou, de qualquer forma, dificultar o acesso às dependências, às informações e aos documentos solicitados pela fiscalização.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: suspensão do RNTRC até cessar a infração.

d) manter veículo automotor de carga ou implemento rodoviário cadastrado no RNTRC com identificação visual falsa ou adulterada.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: cancelamento do RNTRC.

V – a ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP manter veículo automotor de carga cadastrado no RNTRC:

a) sem o dispositivo de identificação eletrônica ou em desacordo com a regulamentação.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: suspensão do veículo da frota até a regularização.

b) com o dispositivo de identificação eletrônica pertencente a outro veículo automotor de carga.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: suspensão do veículo da frota até a regularização.

c) com o dispositivo de identificação eletrônica fraudado, violado ou adulterado.

infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: suspensão do veículo da frota até a regularização.

d) com qualquer dispositivo que impeça a correta leitura do sinal gerado pelo dispositivo de identificação eletrônica.

Infração: média

Penalidade – multa;

Medida administrativa: suspensão do registro do transportador até a regularização.

VI – o Transportador inscrito ou não no RNTRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração em veículo de categoria “particular”.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: cancelamento do RNTRC.

VII – a ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP que efetuar transporte rodoviário de carga:

a) deixar de emitir o DT-e;

Infração: gravíssima

Penalidade – multa;

ANTT. b) deixar de registrar a baixa do DAT na forma e prazos regulamentados pela

Infração: leve;

Penalidade – multa;

c) deixar de registrar os eventos necessários à fiscalização do tempo de carga e descarga no DT-e;

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa

d) emitir o DT-e, DAT com informações falsas.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

e) deixar de registrar a averbação do seguro de responsabilidade civil do transporte rodoviário de cargas no DT-e.

Infração: grave;

Penalidade – multa;

f) em veículo automotor de carga ou implemento rodoviário não cadastrado na frota do transportador e inscrito no RNTRC:

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

g) com registro no RNTRC suspenso, vencido ou cancelado;

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa

h) sem estar inscrito no RNTRC;

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa

i) para fins de cometimento de atividade tipificada como crime.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

Medida administrativa: cancelamento do RNTRC.

VIII – deixar de disponibilizar o Vale-Pedágio Obrigatório, na forma regulamentada pela ANTT.

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

IX - a TCP que realizar transporte de carga que não seja própria ou de suas controladas ou controladoras:

Infração: gravíssima;

Penalidade – multa;

§1º a ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP serão advertidos por escrito para substituição, em 15 (quinze) dias, de dispositivo de identificação eletrônica inoperante, aplicando a multa prevista na alínea “a” do inciso V deste artigo, em caso de descumprimento desse prazo.

§2º o transportador que deixar de indicar o real infrator, quando instado a fazê-lo, responderá pelo pagamento do valor integral da multa aplicada.

Art 79. Os agentes da fiscalização da ANTT terão livre acesso aos documentos e dependências do Tomador do Serviço, Expedidor, Recebedor, Destinatário, Seguradora, Gerenciadora de Riscos, ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP para fins do cumprimento desta lei.

Art 80. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro,

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

.....

Art. 10.....

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

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

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

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

.....

Art. 12.....

XVI – representar o Brasil em congressos ou reuniões internacionais, por meio do Presidente e/ou Conselheiro do CONTRAN, designados pelo Colegiado.

Parágrafo único. São indelegáveis as competências do CONTRAN estabelecidas nesta Lei.

Art. 13.....

§3º As Câmaras Temáticas serão coordenadas por Conselheiros do CONTRAN e respectivos suplentes, eleitos por este Colegiado, para mandatos coincidentes com as respectivas Câmaras.

.....

.....

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

.....

“Art. 261.

.....

§ 12. Para o condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, o limite de 20 (vinte) pontos previsto no inciso I do *caput* será estendido para 30 (trinta) pontos, desde que na referida pontuação não conste mais de duas infrações gravíssimas.“ (NR)

“ANEXO I – DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

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

.....” (NR)

DOS PRAZOS

Art 81. O prazo para cumprimento das obrigações de que trata o artigo 4º desta Lei será de dois anos da data de sua publicação, a ser implantada de forma escalonada por categoria, com cronograma a ser definido em regulamento pela ANTT.

Art 82. 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 RNTRC e a continuação de suas atividades, observadas as disposições desta Lei.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 83. Ficam revogados:

- I. O Decreto-Lei nº 284, de 28 de fevereiro de 1967;
- II. O Decreto-Lei nº 1.438, de 26 dezembro de 1975;
- III. O Decreto-Lei nº 1.582, de 17 de novembro de 1977;
- IV. A Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984;
- V. A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001;
- VI. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007;
- VII. A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012;
- VIII. A Lei nº 12.667, de 15 de junho de 2012;

Sala das Comissões, em 26 outubro de 2017.

Deputado NELSON MARQUEZELLI

Relator