

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

(Comissão Especial)

Dispõe sobre o Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art 1. Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC – em território nacional, os mecanismos e a responsabilidade nas operações de transporte, e dá outras providências.

### **SEÇÃO I - DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS EM GERAL**

Art 2. O TRC é aberto à exploração por pessoa física ou jurídica, em regime de livre concorrência, nas seguintes modalidades:

I - por conta de terceiros e mediante remuneração;

II - de carga própria, em veículo próprio, sem remuneração.

§1º Entende-se como carga própria aquela que se destine exclusivamente a consumo próprio do transportador, ou de sua controladora ou controlado, bem como a distribuição dos produtos por ele produzidos ou comercializados.

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

### **DAS CATEGORIAS**

Art 3. São categorias da atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei:

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 cargas, 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, que tenha na prestação de serviço de transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal;

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”, e esteja enquadrada na Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006 como Microempresa ou Empresa de Pequeno Porte;

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

VI - Motorista de Transporte Rodoviário de Cargas – MTRC: profissional habilitado e condutor do veículo automotor de carga;

VII - 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, relativo à adequação e manutenção de veículos, equipamentos e instalações, bem como pela qualificação e treinamento profissional do MTRC, de empregados, e de prestadores de serviço na área de transporte rodoviário de cargas;

VIII - Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário – GRTR: empresa 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 evitar desvios, acidentes, roubos e assaltos à carga e ao veículo;

IX - Empresa de Atendimento a Emergências – EAE: empresa que, mediante contrato, assume o Plano de Atendimento a Emergências – PAE –, o gerenciamento e monitoramento dos riscos às pessoas e ao meio ambiente, durante o transporte rodoviário de cargas, desde a coleta até a entrega, com objetivo de mitigar riscos e, no caso de acidentes, atender no menor tempo possível;

X - Instituição de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete – IPEF: pessoa jurídica responsável, por sua conta e risco, por meio de pagamento eletrônico de frete;

XI - 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 de que trata esta Lei e a Lei nº 10.561, de 13 de novembro de 2002, e disponibilizar e instalar os softwares e equipamentos necessários à implantação do sistema;

XII - Operadora Eletrônica de Frete – OEF: empresa, organização ou grupo que, operando através 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.

§1º A categoria a que se refere o inciso V atuará somente na modalidade de carga própria em veículo próprio, sem remuneração, sendo proibida a utilização de seus veículos para transporte de cargas de outros tomadores de serviço, mesmo que por subcontratação.

§2º 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, bem como da comprovação pelo mesmo da realização dos referidos cursos.

§3º Para efeito de veículos automotores de que trata este artigo, o veículo elétrico também será admitido.

#### **DA INSCRIÇÃO, DA SUSPENSÃO E DO CANCELAMENTO DO REGISTRO NACIONAL DE TRANSPORTES RODOVIÁRIO DE CARGAS – RNTRC**

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

##### **I - TAC**

a) comprovar ser proprietário, coproprietário ou arrendatário de 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; e

c) possuir Cadastro de Pessoas Físicas – CPF ativo.

## II - ETC

a) ter sede no Brasil;

b) comprovar ser proprietária de, pelo menos, onze veículos automotores de carga, devidamente registrados no País em seu nome, no órgão de trânsito, como veículos de aluguel;

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

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

e) demonstrar a capacidade técnica do RT e a capacidade financeira de seus sócios para o exercício da atividade.

## 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 como principal atividade econômica;

d) ter responsáveis legais idôneos e com CPF ativo;

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

f) demonstrar a capacidade técnica do RT e a capacidade financeira de seus sócios para o exercício da atividade; e

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

## IV - ETPP:

a) ter sede no Brasil;

b) possuir CNPJ ativo;

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

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

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

f) demonstrar a capacidade técnica do RT e a capacidade financeira de seus sócios para o exercício da atividade.

## V - TCP:

a) ter sede no Brasil;

b) comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, um veículo automotor de carga, registrados no país em seu nome no órgão de trânsito, como veículos na categoria “particular”;

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

d) demonstrar a capacidade técnica do RT e a capacidade financeira de seus sócios para o exercício da atividade.

#### VI - MTRC:

a) comprovar habilitação como motorista de veículos automotores de carga, na forma regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, e autorização para Exercício de Atividade Remunerada – EAR, de transporte rodoviário de cargas; e

b) possuir CPF ativo.

#### VII - GRTR:

a) ter sede no Brasil;

b) 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;

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

d) demonstrar capacidade operacional para o exercício da atividade.

#### VIII - IPEF:

a) ter sede no Brasil; e

b) comprovar, perante a ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento ao TAC e à Empresa contratante, em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana, bem como postos de atendimento presencial em, no mínimo, 4 (quatro) regiões geográficas do País.

#### IX - EVP:

a) ter sede no Brasil;

b) comprovar, perante a ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional;

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

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

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

X - EAE:

- a) ter sede no Brasil;
- b) ter como objeto social a ação de combate a emergências e medidas para minimizar suas consequências e impactos em toda a cadeia do transporte;
- c) demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios; e
- d) demonstrar capacidade operacional para o exercício da atividade.

XI - RT: possuir documento único 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.

XII - OEF:

- a) ter sede no Brasil;
- b) possuir CNPJ ativo;
- c) ter no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal;
- d) ter responsáveis legais idôneos e com CPF ativo;
- e) demonstrar a capacidade financeira de seus sócios para o exercício da atividade; e
- f) comprovar, perante a ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, devendo ainda disponibilizar central de atendimento em regime de funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana, bem como postos de atendimento presencial em, no mínimo, 4 (quatro) regiões geográficas do País.

Art 5. 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.

Art 6. A ANTT poderá estabelecer outros requisitos específicos para a inscrição no RNTRC, além dos exigidos nesta Lei, bem como sua validade, renovação, cancelamento e impedimento, de acordo com a categoria a que se refere o art. 3º, inclusive quanto à demonstração de capacidade financeira.

Art 7. O capital social mínimo, subscrito e integralizado, exigido na data de sua habilitação ou recadastramento pela ANTT, será de:

I - para as GRTR, IPEF, EVP e OEF: 400.000 (quatrocentos mil) Direitos Especiais de Saque (DES);

II - para as ETC e CTC: 220.000 (duzentos e vinte e mil) Direitos Especiais de Saque (DES); e

III – para a TCP:

a) 20.000 (vinte mil) por veículo para até 5 (cinco) veículos; e

b) 220.000 (duzentos e vinte e mil) para TCP com mais de 5 (cinco) veículos.

Parágrafo único. A comprovação do capital social de que trata este artigo será exigida na data de sua habilitação ou recadastramento, e deverá ser demonstrável por meio de ativo imobilizado, fiança idônea, seguro garantia ou carta de aval executável, permitindo-se às habilitadas a complementação em prazo fixado pela ANTT.

Art 8. A OEF ou seus sócios e administradores não poderão ter qualquer vinculação societária, direta ou indireta, com pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, participantes do transporte que estão operando.

Art 9. O recadastramento no RNTRC se dará a cada 5 (cinco) anos, devendo ser validado a cada 2 anos e meio, conforme regulamentação da ANTT.

Art 10. O RNTRC será cancelado:

I - voluntariamente, a pedido do interessado; e

II – compulsoriamente, nos seguintes casos:

a) óbito do TAC ou MTRC, e encerramento da pessoa jurídica referente às demais categorias; e

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 na ANTT, em qualquer categoria, pelo prazo de 5 (cinco) anos, sem prejuízo de responder civilmente por seus atos durante o exercício da atividade.

## **DAS DEMAIS EXIGÊNCIAS PARA AS OPERAÇÕES NO TRANSPORTE DE CARGAS**

Art 11. A CTC somente poderá utilizar em suas operações veículos registrados na ANTT em nome de seus cooperados, e efetuar transportes que tenham a própria CTC como contratada ou subcontratada, respondendo a CTC civilmente por atos de seus cooperados durante o transporte, pela qual é responsável.

Art 12. A OEF, IPEF, GRTR e a EVP deverão comprovar, perante a ANTT, capacidade técnica e operacional de atendimento em todo o território nacional, nos termos de regulamento.

Art 13. A ANTT disporá sobre as informações obrigatórias do documento único de transporte, inclusive as relativas à OEF, IPEF, GRTR e à EAE, quando for o caso.

Art 14. A OEF manterá e disponibilizará à ANTT as informações de todos os transportes por ela organizados, operados, ou dos quais fez corretagem, em modelo e periodicidade definidas em Regulamento pela Agência.

Art 15. A IPEF não poderá atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico, de fato ou de direito, que contrate TAC ou ETPP, sendo responsável pelo registro e

validação da operação de pagamento do frete, além de responder civil e criminalmente, por eventuais desvios.

§1º A IPEF é responsável pelo registro e validação da operação de pagamento do frete, além de responder civil e criminalmente, por eventuais desvios.

§2º A IPEF não pode possuir qualquer vinculação societária, direta ou indireta com as operadoras de rodovias, TAC, ETC, CTC, ETPP, TCP e OEF, nem com o Tomador do Serviço, nomeado no inciso I do art. 48 desta Lei.

Art 16. O PAE deverá ser informado ao transportador com antecedência, podendo este sugerir alterações se julgá-lo insatisfatório ou inaplicável, devendo, em caso de concordância, dar seu aceite formal e obrigar-se a cumpri-lo.

Art 17. A EAE é a responsável junto ao transportador e órgãos públicos pelos atendimentos às emergências por ela assumidos.

Art 18. A EVP não poderá atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico, de fato ou de direito.

## **DAS OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS ENTRE ENTIDADES VINCULADAS AO RNTRC**

Art 19. O contrato celebrado entre o contratante e o contratado ou subcontratado definirá a forma de prestação de serviço do TAC como agregado ou independente.

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

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

Art 20. A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o artigo anterior, com exclusividade ou não, é sempre de serviços, com caráter jurídico-administrativo, de natureza empresarial e comercial, não constituindo relação de trabalho, e, portanto, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego entre a empresa de transportes e o TAC e seus eventuais empregados, ou os empregados da ETPP ETC ou CTC subcontratados.

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

Art 21. As condições do contrato de transportes de cargas entre o TAC e a ETC poderão ser ajustadas mediante acordos homologados entre os respectivos sindicatos, desde que estejam em conformidade com a Constituição Federal e as normas de segurança e saúde do trabalho.

Parágrafo único: Os acordos de que tratam este artigo, naquilo que lhes compete, prevalecerão sobre a legislação, e as partes poderão recorrer à arbitragem, mediação, conciliação ou à justiça comum para solucionar questões decorrentes da atividade e relação comercial entre elas.

Art 22. Todas as operações de pagamento de frete ao TAC e ETPP deverão ser realizadas por intermédio de uma IPEF habilitada pela ANTT, que deverá vincular a operação ao Código Nacional de Operação de Transporte – CNOT –, de que trata esta Lei, daquela operação de transporte.

§ 1º A IPEF fornecerá ao TAC, concomitantemente, a opção dos seguintes meios de pagamentos:

a) depósito em conta corrente ou de poupança de titularidade do próprio TAC, identificada no documento de transporte; e

b) pagamento eletrônico regulamentado e habilitado pela ANTT.

§2º 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.

§3º O contratante 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.

§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 aplicação de multa administrativa, conforme regulamentação da ANTT, e à obrigação de indenizar o contratado em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete contratado 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.

## **DA CONTRATAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE**

Art 23. Na contratação de serviço de transporte rodoviário de cargas, o tomador do serviço somente poderá utilizar-se de ETC ou CTC.

Parágrafo único: Sem prejuízo da documentação prevista em Lei, que deverá ser emitida pelo tomador do serviço, admite-se a contratação de TAC ou ETPP nos casos em que o transporte se iniciar diretamente no estabelecimento de produtor rural, ficando o tomador do serviço obrigado ao recolhimento dos impostos, taxas, contribuições, além dos seguros previstos nesta Lei.

Art 24. Na contratação do serviço não eventual de transporte a duração mínima do contrato será de:

I - 36 (trinta e seis) meses, quando se tratar de serviço com equipamentos já existentes na ETC ou CTC, ou de seus subcontratados, e padrão de mercado, admitindo-se acordos com prazo, cadência e sazonalidade previamente estipulado, na confirmação dos serviços contratados, sem prejuízo do direito do contratado à indenização proporcional no caso de período menor;

II - 60 (sessenta) meses, quando se tratar de equipamento específico ou novo para atender o referido contrato, admitindo-se acordos com prazo menor, previamente estipulado, na confirmação dos serviços contratados, sem prejuízo do direito do contratado à indenização proporcional no caso de período menor.

Art 25. Em qualquer caso de contratação de serviço de transporte pelo tomador do serviço, o pagamento do serviço 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 pontos percentuais), além de juros de mora de 1% (um por cento) ao mes, e correção monetária correspondentes.

Art 26. Salvo em caso de retenção de impostos e de contribuições previstas em Lei, 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 com a devida legitimação fiscal, por meio de emissão de documento fiscal idôneo e oficial por parte do 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 26. Todos os custos de serviços acessórios do transporte são de responsabilidade do tomador do serviço

## **DA DOCUMENTAÇÃO DA VIAGEM**

Art 27. Toda operação de transporte rodoviário de cargas será registrada e terá em Código Nacional de Operação de Transporte – CNOT, na forma da regulamentação da ANTT.

§1º O número do CNOT deverá constar no Manifesto Eletrônico de Documento Fiscal – MDF-e, conforme regulamentado e implementado pelas Fazendas Públicas da União, dos Estados e do Distrito Federal.

§2º Todas as informações do MDF-e deverão ser fornecidas sem ônus à Agência Nacional de Transportes de Transportes – ANTT, pelos emitentes e Fazendas Públicas da União, dos Estados e do Distrito Federal, na forma e prazos estipulados em regulamento pela Agência.

Art 28. A operação de transporte deverá ser finalizada pelo recebedor ou destinatário na forma e prazo máximo fixado em regulamento pela ANTT.

Parágrafo único. A finalização eletrônica da operação de transporte será considerada como comprovante de entrega, dispensando o transportador da entrega do comprovante físico ao tomador do serviço, remetente, subcontratante ou expedidor.

## **DO SEGURO**

Art 29. Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados ou convenções internacionais, ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de:

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

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

III – morte e invalidez permanente, parcial ou total, dos seus motoristas: ETC, ETPP, CTC e TCP;

IV – 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: ETC, TAC, ETPP, CTC e TCP; e

V – de danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes ocorridos no transporte de produtos perigosos: ETC, CTC e TCP.

§ 1º A responsabilidade pela contratação dos seguros de que trata este artigo conforme cada caso, é do transportador ou cooperativa, cabendo exclusivamente a este a escolha da seguradora ou entidade responsável pela prestação das coberturas, ressalvado o parágrafo §9º deste artigo.

§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 PGR.

§4º O seguro de que trata o inciso II poderá deixar de ser feito no caso de mercadorias não visadas para roubo, de acordo com tabela SUSEP de sinistralidade, ficando, neste caso, o transportador ou cooperativa emitente do documento obrigatório de transporte, responsável pelo ressarcimento da carga, no caso de assaltos, roubos ou furtos.

§5º Os seguros de que tratam os incisos IV e V deste artigo poderão ser feitos em apólices globalizadas, envolvendo toda a frota dos contratantes, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos.

§6º O seguro de que trata o inciso IV deste artigo, no caso de subcontratação, poderá ser feito por viagem, pela ETC ou CTC contratante.

§7º O seguros de que tratam os incisos V deste artigo só é obrigatório para empresas com autorização para transporte de produtos perigosos.

§8º 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.

§ 9º Excepcionalmente, admite-se a contratação de seguros pelo tomador do serviço nos casos em que o transporte se iniciar diretamente no estabelecimento de produtor rural, em caso de contratação diretamente do TAC ou ETPP, devendo, nestes casos, o tomador contratar os seguros contidos nos incisos I, II e, se aplicável, também o V deste artigo, ressalvado o disposto no §4º deste artigo.

§ 10º O transportador que contratar os seguros constantes nos incisos I, II e V deste artigo, cobrará do tomador do serviço os prêmios referentes a estes seguros.

Art 30. As associações e cooperativas de transporte rodoviário de carga, devidamente comprovados nos termos da Lei, poderão operar na proteção de sinistros do veículo dos transportadores, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio, proporcionando aos associados e cooperados, a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados a terceiros, por meio de autogestão, denominado auxílio mútuo, ou de seguradora cativa.

§1º Para exercer a fiscalização e viabilidade do auxílio mútuo das associações e cooperativas de que trata o *caput*, a ANTT deverá homologar as instituições autorizadas a exercer a atividade, e deverão ter mais de 8 (oito) anos de fundação, com projeção nacional e atuação em mais de 6 (seis) estados federativos, devendo ser nomeada uma entidade para as cooperativas e outra entidade para as associações, além de capital mínimo a ser determinado em regulamento.

§2º O auxílio mútuo ou a seguradora cativa de que trata o *caput* só poderá cobrir os comprovadamente associados ou cooperados há mais de 6 (seis) meses, cabendo à ANTT a fiscalização desta prática.

Art 31. O proprietário da carga é responsável pela contratação do Seguro de Transporte Nacional – TN, conforme legislação em vigor.

Art 32. 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.

### **DO GERENCIAMENTO DOS RISCOS DE TRANSPORTE DE CARGAS**

Art 33. 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 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 Riscos, os valores referentes ao rastreamento do veículo, manutenção de equipamentos, comunicação, mensagens e outros eventos solicitados pela GR, bem como demais serviços inerentes, serão suportados e pagos pela seguradora, diretamente ao prestador do serviço, ou ao transportador, conforme o caso.

Art 34. Se a Gerenciadora de Riscos impuser ao Transportador um PGR, o plano deverá ser informado ao transportador 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 Gerenciadora de Riscos 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 Para fins de melhoria da segurança patrimonial e melhor atendimento às Legislações, a ANTT poderá regulamentar Planos de Gerenciamento de Riscos – PGR.

§4º O transportador tem o direito de sugerir um novo PGR, se julgar inaplicáveis as regras de PGR impostas pela Gerenciadora de Riscos.

§5º Se não houver um aceite formal do PGR por parte da transportadora, o mesmo será considerado nulo.

§6º O transportador se obriga a cumprir o PGR por ele aceito ficando responsável por casos fortuitos, se houver descumprimento do mesmo.

§7º A Gerenciadora de Riscos deve prever obrigatoriamente pontos de parada para descanso, refeição e pernoite, mesmo em áreas que considerar de risco, de forma a não prejudicar a produtividade do veículo e o cumprimento da legislação de jornada em vigor.

§8º 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.

§9º A Gerenciadora de Riscos 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.

§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.

## **DAS AUTORIZAÇÕES ESPECIAIS DE TRÂNSITO – AETS - E AFINS**

Art 35. 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 prazo certo, devendo ser atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§1º Para fins de redução de custos e aumento de produtividade e competitividade, em caso de projeto 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 utilizado 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 ou final de placa da unidade tratora, para diversas viagens, quando se tratar de cargas com as mesmas dimensões, pesos, características e percurso, atendidas as medidas de segurança consideradas necessárias.

§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.

§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 de cargas divisíveis (CVC's), 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 autorização especial de transito terá validade 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 pela autoridade com circunscrição sobre a via, condicionada à apresentação pelo interessado de requerimento e estudos técnicos de desempenho mecânico e estrutural elaborados por empresas credenciadas pelos órgãos de trânsito que atestem a trafegabilidade.

§6º Para Combinações de Veículos de cargas divisíveis, denominadas CVC's – Combinações de Veículos de Carga, 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 autorização especial 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 autorização não exime o beneficiário da responsabilidade por eventuais danos que o veículo ou a combinação de veículos causar à via ou a terceiros.

§ 8º Aos guindastes autopropelidos ou sobre caminhões, com PBT até 74 (setenta e quatro) 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

Art 36. 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.

Art 37. O CONTRAN regulamentará o credenciamento para prestação de serviço que atestem a trafegabilidade das CVC's, para fins de concessão de AETs.

Art 38. 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 trânsito autorizado na AET, sem ressalvas.

Art 39. 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 veículo com tração dupla 6 X 4 (seis por quatro).

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

Art 40. 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.

§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, devendo, nestes casos, ficar comprovada a participação dos mesmos para a aplicação da penalidade prevista no *caput* deste artigo.

Art 41. 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 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.

Parágrafo único. Os administradores e proprietários do estabelecimento ou transportador descrito no *caput*, direta ou indiretamente responsável pelas 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.

## **DAS RESPONSABILIDADES SOBRE A MERCADORIA TRANSPORTADA, PRAZOS DE ENTREGA, CARGA, DESCARGA, RETORNOS DE MERCADORIA E DEVOLUÇÕES**

Art 42. Com a emissão do contrato, conhecimento de transporte, ou outro documento que acoberte o transporte, independentemente de contratação ou subcontratação, conforme cada caso, a ETC, CTC, ETPP e o TAC respondem:

I – pela execução dos serviços de transporte de cargas, por conta própria ou de terceiros, do local em que as receber até a sua entrega no recebedor constante no documento de transporte;

II – pelos prejuízos por ele causados resultantes de perda, danos ou avarias às cargas sob sua custódia; e

III – pelos prejuízos por ele causados em decorrentes de atraso em sua 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.

§1º São excludentes de responsabilidade, dos transportadores e seus 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 – vício próprio ou oculto da carga;

IV – manuseio, embarque, estiva ou descarga executados diretamente pelo expedidor, destinatário ou consignatário da carga ou, ainda, pelos seus agentes ou prepostos;

V – Interrupção de trânsito, por qualquer motivo, que ocasionem perda de mercadoria perecível; e

VI – força maior ou caso fortuito.

§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 contratante 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 Quando não definida no contrato ou conhecimento de transporte, a responsabilidade por prejuízos resultantes de atraso na entrega é limitada ao valor do frete.

§5º Nos casos de perdas e avarias, não poderá o contratante exigir entrega da mercadoria física quando reembolsado pelo transportador ou seguradora;

§6º 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.

§7º 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.

§8º A responsabilidade do Transportador será compreendida entre o momento do recebimento da carga e o de sua entrega no local indicado.

Art 43. O transportador informará ao tomador do serviço ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria, levando em consideração o horário de liberação da carga, distância ao destino, o PGR, e as obrigações de jornada do motorista constantes em Lei.

§ 1º Com a geração do documento fiscal que acoberta o transporte, o prazo de que trata o *caput* deste artigo fica eletronicamente comunicado, devendo os interessados fazer o acompanhamento nas páginas eletrônicas das respectivas Secretarias de Fazenda Pública de cada Unidade da Federação e Distrito Federal, da ANTT e, opcionalmente, do Transportador, quando disponibilizado.

§2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 15 (quinze) dias corridos da data estipulada, o contratante ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las, poderá declará-las perdidas, salvo em caso de ocorrência de trânsito, problemas de trafegabilidade, quebra do veículo, ou problemas decorrentes de fiscalização em trânsito, que deverão ser comunicadas pelo transportador ao tomador do serviço.

§ 3º A chegada da carga ao destino deverá ser comunicada em tempo hábil ao contratante ou ao destinatário, facultada a comunicação eletrônica ou pelo motorista no local de entrega.

§ 4º Quando a carga por qualquer motivo ficar armazenada nas dependências do transportador, deverá ser informada ao tomador do serviço, podendo valer-se para isso de meio eletrônico.

§ 5º 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.

§ 6º 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.

§ 7º 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.

§ 8º 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.

§ 9º O expedidor e o recebedor da carga são obrigados a fornecer ao transportador, documento hábil de comprovação do horário de chegada do veículo nas dependências de seu estabelecimento, sob pena de multa e demais penalidades descritas nesta Lei.

§ 10. Não havendo a entrega do comprovante de que trata o parágrafo anterior, será considerado como horário de chegada o registrado no diário de bordo do motorista, conforme Regulamento, ou o horário registrado no rastreador do veículo, 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.

§ 11. O prazo máximo para carregamento e descarregamento do veículo de transporte rodoviário de cargas será de 2 (duas) horas para cada operação, podendo ser intercambiadas de forma que a redução do tempo em uma operação possa ser compensada na outra, dentro da mesma viagem, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino do carregamento ou descarregamento, respeitado o agendamento de que trata o § 10, após o qual será devido ao transportador, como estadia, a importância equivalente a R\$ 1,88 (um real e oitenta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração, contado até a liberação final do veículo, levando em consideração para o cálculo a capacidade total de transporte do veículo, inclusive os reboques.

§ 12. A importância de que trata o parágrafo anterior deste artigo será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Geral de Preços do Mercado – IGP-M, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento.

§ 13. O contratante, o expedidor e o recebedor são solidariamente responsáveis pelo pagamento da estadia, independente se a mesma ocorreu nos processos de carregamento, descarregamento, postos de fiscalização ou aduanas.

§ 14. O contratante do serviço que pagar estadia tem direito líquido e certo de receber, junto ao responsável pela causa da estadia, os valores pagos, sem prejuízo do direito do transportador de receber os valores da estadia à vista.

Art 44. 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 frete equivalente ao frete total de ida, na capacidade total do veículo, considerando também os reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios.

Art 45. Os operadores de terminais, armazéns e quaisquer outros que realizem operações de transbordo, são responsáveis, perante o transportador que emitiu o documento de transporte, pelas perdas e danos causados às mercadorias no momento da realização das referidas operações, inclusive de depósito.

Art 46. O expedidor, sem prejuízo de outras sanções previstas em Lei, indenizará o transportador, no valor do frete em dobro pelas perdas, danos ou avarias:

I – resultantes de falsidade na declaração de carga, falta de informações ou de elementos que lhe compete fornecer, para a correta emissão do documento de transporte, sem que tal dever de indenizar exima ou atenua a responsabilidade do transportador, nos termos previstos nesta Lei; e

II – quando configurado o disposto nos incisos I, II, III e IV do §1º do art. 42 desta Lei.

Art 47. Na realização dos serviços de carga e descarga deverão ser obrigatoriamente observados os seguintes quesitos:

I - na carga-lotação, assim entendida a carga na qual há exclusividade do veículo para um tomador de serviço, os serviços de carregamento, descarregamento, acondicionamento, amarração, desamarração, enlonamento, desenlonamento, colocação e retirada de travessas, e outros necessários ao carregamento ou descarregamento, são obrigações do expedidor e do recebedor;

II - é vedada a realização dos serviços relacionados ao carregamento, descarregamento e acondicionamento da carga pelos motoristas, exceto no caso de transporte de mudanças, de veículos automotores ou de produtos líquidos e gasosos a granel, sendo, nestes casos, obrigatória a comprovação de treinamento para as tarefas;

III – para maior segurança e mitigação de riscos de acidentes, as operações de carregamento, descarregamento e transbordo de produtos líquidos e gasosos serão prioritariamente realizadas pelos motoristas profissionais, os quais deverão ter comprovado treinamento para as tarefas, bem como atender às normas de segurança e saúde do trabalho, estabelecidas pelo Ministério do Trabalho e Emprego; e

IV - na carga fracionada, assim entendida como aquela em que há mais de um tomador de serviço, e múltiplas entregas e coletas, o motorista poderá realizar o carregamento e descarga dos produtos, desde que os volumes tenham peso inferior a 20 (vinte) quilos, e os serviços estejam previstos no contrato;

## **DA RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA NA ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE CARGAS**

Art 48. Além dos sujeitos nomeados no art. 2º desta Lei, também são responsáveis solidários pelo cumprimento desta Lei as seguintes categorias:

I – Tomador do Serviço ou Contratante: pessoa física ou jurídica contratualmente responsável pelo pagamento direto do frete ao Transportador, para prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas e serviços correlatos;

II – Expedidor: pessoa física ou jurídica que entrega a carga ao transportador para efetuar o serviço de transporte, sendo, no caso de subcontratação ou redespacho, considerado como expedidor o transportador que entrega a carga para que outro transportador efetue o serviço de transporte;

III – Consignatário: pessoa física ou jurídica que tem a guarda temporária de mercadoria de propriedade de outrem, para guarda, comércio ou armazenagem temporária, e que pode ser concomitantemente tomador do serviço, expedidor ou recebedor;

IV – Subcontratante: ETC ou CTC que contrata outro transportador para realização do transporte de cargas para o qual fora contratado;

V – Subcontratado: transportador que foi contratado por outro para realização do transporte de cargas para o qual o primeiro fora contratado;

VI – Recebedor: aquele que recebe a carga do transportador, podendo ser o destinatário ou não;

VII – postos de fiscalização e aduanas.

§1º Os sujeitos nomeados nos incisos I, II e IV, e também a OEF, são corresponsáveis pela verificação da documentação obrigatória da transportadora, do veículo e motorista, bem como pela documentação de trânsito, seguros e demais obrigações documentais de que trata esta Lei.

§2º Os sujeitos nomeados nos incisos I, II, III, IV, VI, e VII, e também a OEF, naquilo que a cada um compete, são corresponsáveis pela estadia e tempo de espera de que trata esta Lei.

§ 3º A OEF é adicionalmente corresponsável pelo pagamento dos serviços de transporte e demais taxas e adicionais do contrato de serviço, em relação às operações por ela organizada ou da qual fez corretagem.

§4º Sem prejuízo das obrigações referentes ao pagamento de estadias, os sujeitos nomeados nos incisos I, II, III, VI e VII deste artigo são corresponsáveis solidários por ações trabalhistas junto aos transportadores por motivos de tempo dispendido nas operações nas quais o motorista ficar aguardando para carga ou descarga do veículo, obrigando a extensão de jornada de trabalho estipulada em Lei.

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

Art 49. 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.

Art 50. 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 51. É obrigatória a identificação eletrônica do veículo automotor de carga inscrito no RNTRC, na forma a ser estabelecida pela ANTT, mediante instalação de Dispositivo de Identificação Eletrônica - DIE, cabendo ao Transportador:

- I – adquirir o DIE, que é único e exclusivo por veículo automotor de carga;
- II – providenciar a instalação do DIE, mediante agendamento, em pontos credenciados pela ANTT;
- III – garantir a manutenção do DIE, assegurando sua inviolabilidade e adequado funcionamento, e
- IV – substituir, imediatamente, o DIE, em caso de inutilização, seja qual for o motivo.

§1º Em caso de problemas técnicos no dispositivo por defeitos de fabricação ou baixa resistência, a substituição de que trata o inciso IV deste artigo será feita pelo fornecedor do dispositivo sem ônus para o transportador.

§2º Quando instalado o dispositivo eletrônico, o veículo fica dispensado do uso de outros identificadores ou adesivos.

## **DA RENOVAÇÃO DE FROTA NACIONAL DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS**

Art 52. 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;

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.

## **DOS PEDÁGIOS**

Art 53. O Vale-Pedágio é obrigatório para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga, por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras.

§1º O pagamento de pedágio, por veículos de carga, 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 54. O contratante antecipará o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, em modelo próprio, 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 abrigatoriedade do Vale-Pedágio.

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

Art 55. 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 os dados do modelo próprio, necessários 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 56. 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 57. 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, respeitado 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 58. Quando do pagamento do pedágio, a operadora do pedágio deverá obrigatoriamente emitir documento fiscal, sendo:

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

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.

Art 59. 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 Cofins devida em cada período de apuração, o valor referente aos pedágios pagos e devidamente documentados, em conformidade com o Art. 58 desta Lei.

Art 60. 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 do PIS devido em cada período de apuração, o valor referente aos pedágios pagos e devidamente documentados, em conformidade com o Art. 58 desta Lei.

## **SEÇÃO II - DO TRANSPORTE RODOVIARIO INTERNACIONAL DE CARGAS**

Art 61. 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), ou pelo Manifesto Internacional de Cargas / Documento de Trânsito Aduaneiro - MIC/DTA, ou Declaração de Trânsito de Transferência (DTT), conforme o caso.

Art 62. 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 63. 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 64. É autorizado, dentro do território nacional, o transporte rodoviário de cargas destinadas à exportação, desde o ponto origem da carga até às áreas aduaneiras em que se processa o desembaraço, e deste as áreas aduaneiras até o destino final quando for 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 ou TCP habilitada ao transporte internacional, obrigando-se a emissora do documento a cumprir requisitos obrigatórios previstos em regulamento da ANTT.

Art 65. Ao transportador habilitado ao transporte rodoviário internacional de cargas é obrigatória, única e exclusivamente, a contratação dos seguros aplicáveis a este tipo de transporte, instituídos no art. 29 desta Lei, inclusive do seguro de que trata o art. 13 do Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990.

Art 66. 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) Cópia da apólice 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) ou cópia do Manifesto Internacional de Carga (MIC/DTA), conforme aplicável em cada caso; e
- d) Cópia da Nota Fiscal ou Fatura Fiscal, conforme o caso, 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 67. 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 representantes de organizações representativas das Empresas de Transporte Internacional de Cargas, associadas à Confederação Nacional da Categoria.

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

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

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

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

§ 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;

§ 6º A comissão instituída neste artigo terá direito a veto em caso de acordos que possam prejudicar a segurança viária brasileira, causar desequilíbrio econômico de contratos, ou promover concorrência desleal de empresas estrangeiras com empresas nacionais.

Art 68. 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 69. 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 70. A frota de veículos de cargas habilitadas ao transporte internacional de cargas deve respeitar os seguintes limites de idade:

I – 15 (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 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 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 71. 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. 64 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 e pelo motorista, como se fossem próprios;

§3º No caso de subcontratação, a responsabilidade civil e regulatória 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 a 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 72. 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 transportador e 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 73. 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 74. 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 75. O transporte rodoviário de produtos perigosos, realizado pelas Forças Armadas, obedecerá à legislação específica.

Art 76. 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 seguro ambiental com cobertura para frota própria e subcontratados, obedecendo às condições do seguro de transporte rodoviário de cargas contidas na legislação em vigor, devendo cobrir limpeza, remoção, destinação e destruição dos resíduos em caso de sinistros; e

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

## **DOS VEÍCULOS E DOS EQUIPAMENTOS USADOS EM TRANSPORTE DE PP**

Art 77. 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 anos 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 10 (dez) 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 78. O veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de produtos perigosos deverá possuir equipamento 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 79. O veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de produtos perigosos deverá 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 80. 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 81. 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 82. 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 83. 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 84. 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 85. 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 86. 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 homogeneizar as obrigações, de forma a cumprir o estabelecido no *caput* deste artigo.

Art 87. 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 88. 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 89. 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.

Art 90. Constituem infrações:

I – o transportador, inscrito ou não no RNTRC, evadir-se, obstruir ou, de qualquer forma, dificultar a fiscalização durante o transporte rodoviário de cargas: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);

II – o tomador do serviço contratar transporte rodoviário remunerado de cargas de Transportador sem inscrição no RNTRC ou com inscrição vencida, suspensa ou cancelada: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais); e

III – o tomador do serviço, expedidor, recebedor ou destinatário da carga, conforme o caso, deixar de fornecer documento comprobatório do horário de chegada e saída do transportador nas dependências da origem ou do destino da carga ou apresentar informação em desacordo com a legislação em vigor: multa de 5% sobre o valor da carga, limitada no mínimo no valor do frete em dobro, e no máximo a R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), e indenização ao transportador correspondente ao dobro do valor do frete.

IV – a ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP, que:

a) deixar de atualizar as informações cadastrais: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) por registro e suspensão do registro até a regularização;

b) apresentar informação falsa para inscrição no RNTRC: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais), cancelamento do RNTRC e impedimento de obter um novo registro pelo prazo de 2 (dois) anos;

c) impedir, obstruir ou, de qualquer forma, dificultar o acesso às dependências, às informações e aos documentos solicitados pela fiscalização: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) e suspensão do RNTRC até cessar a ação; e

d) manter veículo automotor de carga ou implemento rodoviário cadastrado no RNTRC com identificação visual falsa ou adulterada. Penalidade: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais).

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: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);

b) com o dispositivo de identificação eletrônica pertencente a outro veículo automotor de carga: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais);

c) com o dispositivo de identificação eletrônica fraudado, violado ou adulterado: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais); e

d) com qualquer dispositivo que impeça a correta leitura do sinal gerado pelo dispositivo de identificação eletrônica: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais) e 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”: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais) e, no caso de TCP, suspensão do registro RNTRC por um ano.

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

a) sem portar documento obrigatório de transporte previstos em Lei ou não apresentar nota fiscal quando obrigatória: multa de R\$ 10.550,00 (dez mil e quinhentos reais);

b) sem abertura ou informação do CNOT no documento de transporte: multa de R\$ 10.550,00 (dez mil e quinhentos reais);

c) sem indicar o número da apólice do seguro contra perdas ou danos causados à carga, acompanhada da identificação da seguradora na documentação que acoberta a operação de transporte: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);

d) em veículo automotor de carga ou implemento rodoviário não cadastrado na frota do transportador e inscrito no RNTRC: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

e) com o registro no RNTRC suspenso ou vencido: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

f) sem estar inscrito no RNTRC: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

g) sem contratar os seguros obrigatórios de que trata esta Lei, ou empreender viagem com apólice em situação irregular: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais) e suspensão do RNTRC;

h) com o registro cancelado no RNTRC: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais); e

i) para fins de cometimento de atividade tipificada como crime: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), cancelamento do RNTRC e impedimento de obter registro pelo prazo de até 2 (dois) anos.

VIII - a ETC, no caso de transporte fracionado, deixar de destacar o valor do rateio do Vale-Pedágio obrigatório no conhecimento de transporte para quitação, pelo embarcador, juntamente com o valor do frete a ser faturado: multa diária de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais).

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

a) multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais) por operação; e

b) cancelamento do RNTRC e impedimento de obter um novo registro pelo prazo de 2 (dois) anos.

X - a CTC que fraudar documentação de auto-seguro, ou incluir cooperado do qual não pode comprovar vínculo:

a) multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais); e

b) cancelamento do RNTRC e impedimento de obter um novo registro pelo prazo de 2 (dois) anos;

XI - A associação que que fraudar documentação de auto-seguro, ou incluir associado do qual não pode comprovar vínculo incorre em crime de responsabilidade, devendo responder civilmente na forma da Lei.

§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 no 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.

§3º as infrações de evasão de fiscalização ou de balança somente poderão ser efetuadas se houver registro fotográfico do fato.

Art 91. O descumprimento das disposições referentes ao Vale-Pedágio obrigatório sujeitará o infrator a:

I - multa de R\$ 1.100,00 (Hum mil e cem reais) a R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais), a ser aplicada pelo órgão competente, na forma do regulamento; e

II - indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do frete.

Art 92. Sem prejuízo dos documentos requeridos por normas específicas, é obrigatória a apresentação à fiscalização, pelo Transportador ou motorista, do documento que caracteriza a operação de transporte.

Art 93. O fiscal poderá reter, mediante Termo de Retenção, os documentos necessários à comprovação da infração.

Art 94. A fiscalização poderá ocorrer nas dependências do Tomador do Serviço, Expedidor, Recebedor, Destinatário, Seguradora, Gerenciadora de Riscos, ETC, TAC, ETPP, CTC, TCP, e serão verificados, além dos documentos que caracterizam as operações de transporte, outros documentos que se façam necessários para a efetiva averiguação da regularidade do RNTRC e das obrigações instituídas nesta Lei e em seus apêndices.

### **DA PONTUAÇÃO DA CNH PARA EFEITO DE CASSAÇÃO E SUSPENSÃO DO DIREITO DE DIRIGIR**

Art 95. Quando se tratar de condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, para efeito da suspensão do direito de dirigir, da cassação da carteira nacional de habilitação ou da cassação da permissão de dirigir, deverá ser observados os seguintes critérios, se atingidos:

I – 40 (quarenta) pontos na CNH; ou

II – 20 (vinte) pontos na CNH e possuir infração grave ou gravíssima nos últimos 12 (doze) meses.

Art 96. O condutor que exerce atividade remunerada em veículo, habilitado na categoria C, D ou E, será convocado pelo órgão executivo de trânsito estadual a participar de curso preventivo de reciclagem sempre que, no período de um ano:

I - atingir trinta pontos, conforme regulamentação do CONTRAN; ou

II – atingir catorze pontos e possuir uma ou mais infrações graves ou gravíssimas, conforme regulamentação do CONTRAN.

§ 1º Concluído o curso de reciclagem previsto neste artigo, o condutor terá eliminados os pontos que lhe tiverem sido atribuídos, para fins de contagem subsequente.

§ 2º Após o término do curso de reciclagem, na forma deste artigo, o condutor não poderá ser novamente convocado antes de transcorrido o período de um ano.

§ 3º O empregador tem o direito de ser informado dos pontos atribuídos aos motoristas que integrem seu quadro funcional, bem como daqueles que pleiteiam vaga em seu quadro.

### **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art 97. Os valores referentes a taxas, impostos e contribuições que estiverem destacados no documento fiscal de transportes por substituição tributária, não serão considerados receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirão base de incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem serão integrados à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Parágrafo único. O valor do pedágio, quando destacado no documento fiscal, não será considerado receita operacional ou rendimento tributável, nem constituirá base de

incidência de contribuições sociais ou previdenciárias, nem será integrados à base de impostos e taxas federais, estaduais ou municipais.

Art 98. Por ser a carga postal de livre circulação, para fins de cumprimento das obrigações previstas nesta Lei, e de sua fiscalização, o transporte rodoviário de carga postal e a carga comercial não poderão transitar conjuntamente no mesmo veículo.

Art 99. Os veículos de transporte de passageiros são proibidos de transportar cargas comerciais, exceto aquelas sob responsabilidade dos passageiros neles embarcados, ou de propriedade da própria empresa.

Art 100. No transporte de mercadoria comercial, as empresas de transporte de valores ficam obrigadas às documentações previstas nesta Lei, e às demais obrigações fiscais, sejam elas federais, estaduais ou municipais, de acordo com o tipo de transporte, inclusive de fiscalização em trânsito.

§1º Para fins de cumprimento das obrigações previstas nesta Lei, e de sua fiscalização, a carga comercial e a carga de valores não poderão seguir embarcadas conjuntamente no mesmo veículo.

§2º O veículo de transporte de valores que estiver transitando com carga comercial, deverá estar devidamente com a informação de não estar transitando com valores, conforme regulamento.

Art 101. O transporte rodoviário realizado em veículo autônomo, ou seja, sem motorista obedecerá à legislação específica, a ser definida em regulamento.

Art 102. Na ETPP, fica proibido a participação como sócio de:

I – a pessoa jurídica que participe de capital em outra empresa inscrita no RNTRC;

II - a pessoa jurídica que seja filial, sucursal, agência ou representação, no País, de pessoa jurídica com sede no exterior;

III - a pessoa jurídica de cujos sócios participem de outra empresa com registro RNTRC;

IV - a pessoa jurídica constituída sob a forma de cooperativa;

V - a pessoa jurídica constituída sob a forma de sociedades por ações;

VI - a pessoa física que seja sócia de outra empresa com registro no RNTRC.

Art 103. Para fins de constante atualização tecnológica, investimento no apoio ao setor de transporte rodoviário de cargas, controle e fiscalização desta Lei, e demais obrigações que a ela compete, ficam estabelecidos os seguintes critérios como percentual de repasse à ANTT:

I - 10% (dez por cento) referente às multas recebidas, por autuações referentes a fiscalizações da ANTT;

II – 20% (vinte por cento) referente às taxas de cadastramento ou recadastramento no RNTRC.

Art 104. Para fins de redução de acidentes através do aprendizado, ficam as comissões instituídas no Decreto 5.098, de 2004, obrigadas a investigar acidentes ocorridos em via pública, quando houver contaminação ambiental ou resultar em fatalidade ou letalidade.

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

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

Art 105. Fica instituída a Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas – CP-TRC, com o objetivo consultivo de suporte ao Governo para melhoria e sustentabilidade do setor de transporte rodoviário de cargas, através de estudos técnicos e da colaboração dos participantes do setor.

§ 1º CP-TRC estará sob coordenação do Ministério dos Transportes, e poderá realizar ações, atividades e projetos formulados e executados de forma participativa e integrada pelo Ministério dos Transportes, representantes do setor de transporte rodoviário de cargas e usuários deste serviço.

§ 2º O prazo de instalação da CP-TRC será de 6 (seis) meses, a contar da data de publicação desta Lei.

§ 3º Caberá à CP-TRC:

I - elaborar e manter constante atualização de planilhas de custo orientativa por área de transporte;

II – sugerir melhoria para aperfeiçoamento técnico e operacional do setor de TRC;

III – colaborar nos estudos de concessões, permissões e outorgas na área de infra-estrutura do setor de TRC, inclusive de implantação e precificação de pedágios;

IV – fiscalizar a administração, precificação e manutenção do bem público no setor de TRC privatizado, sob permissão ou outorga.

§ 4º A CP-TRC terá a seguinte composição:

I - um representante e um suplente de cada Ministério a seguir indicado:

- a) dos Transportes, que a coordenará;
- b) das Cidades;
- c) do Trabalho e Emprego; e
- d) da Justiça.

II - um representante e um suplente de cada instituição a seguir indicada:

- a) ANTT;
- b) CNT; e
- c) CNTA.

III – até quatro representantes de entidades representativas dos usuários de transporte rodoviário de cargas.

§ 5º Os representantes de que tratam os incisos I e II do § 4º deste artigo, e seus respectivos suplentes, serão indicados pelos titulares dos Ministérios e instituições representadas.

§ 6º Caberá ao Ministério dos Transportes a indicação das entidades representativas de que trata o inciso III do § 4º deste artigo, e a cada entidade nomear seus representantes e suplentes.

§ 7º A participação nas atividades da CP-TRC será considerada função relevante, não remunerada.

§ 8º O Ministério dos Transportes poderá, excepcionalmente, convidar outros representantes de órgãos públicos e entidades privadas, com finalidade orientativa.

§ 9º As despesas decorrentes do desempenho da função de membros na CP-TRC correrão por conta das dotações dos Ministérios, instituições e segmentos representados.

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

## **DA CORREÇÃO MONETÁRIA**

Art 106. Os valores de multas expressos em moeda corrente serão reajustados anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, ou pelo índice de preços que vier a substituí-lo.

## **DOS PRAZOS**

Art 107. 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 108. 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.

Art 109. 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;