



AGENDA INSTITUCIONAL
**TRANSPORTE
E LOGÍSTICA**
2023

CNT / SEST SENAT / ITL

AGENDA INSTITUCIONAL
**TRANSPORTE
E LOGÍSTICA**

2023



CNT / SEST SENAT / ITL

CNT - SEST SENAT - ITL

Presidente do Sistema CNT

Vander Costa

MODAIS

Transporte Rodoviário de Passageiros

Vice-Presidente da CNT: Eudo Laranjeiras Costa
Presidente da Seção: Rubens Lessa

Transporte Rodoviário de Cargas

Vice-Presidente da CNT: Flávio Benatti
Presidente da Seção: Eduardo Ferreira Rebuzzi

Transporte Aquaviário de Cargas e Passageiros

Vice-Presidente da CNT: Raimundo Holanda Cavalcante Filho
Presidente da Seção: Waldemar Rocha Júnior

Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros

Vice-Presidente da CNT: Fernando Paes
Presidente da Seção: Joubert Fortes Flores Filho

Transporte Aéreo de Cargas e de Passageiros

Vice-Presidente da CNT: Eduardo Sanovicz
Presidente da Seção: Jurema Monteiro

Infraestrutura de Transporte e Logística

Vice-Presidente da CNT: Paulo Gaba Junior
Presidente da Seção: Murillo Moraes Rego Corrêa Barbosa

CNT - SEST SENAT - ITL

Diretor Institucional da CNT

Valter Souza

Diretor Executivo da CNT

Bruno Batista

Diretora Executiva Nacional do SEST SENAT

Nicole Goulart

Diretor Executivo do ITL

João Victor Mendes

EQUIPE TÉCNICA

Assessoria Legislativa

Amanda Tabosa
Andrea Cavalcanti
Ariana Carvalho

Assessoria Governamental

Bruno Lustosa
Carolina Guimarães de Andrade
João Guilherme Abrahão
Maria Carolina Noronha
Thiago Ticchetti

Assessoria Trabalhista

Brunno Contarato
Frederico Toledo Melo
Erica Costa

Assessora-Chefe da Assessoria Jurídica do SEST SENAT

Lívia Dantas

Gerente de Comunicação

Livia Cerezoli

Diagramação

Luiz Gustavo Gomes

Revisão

Filipe Linhares

ELABORAÇÃO E PRODUÇÃO

Andrea Cavalcanti
Ariana Carvalho
João Guilherme Abrahão
Jorge A. Dieb
Livia Cerezoli

Agenda institucional transporte e logística 2023. - Brasília: CNT : SEST SENAT : ITL, 2023.

156 p.

1. Transporte - Brasil. 2. Transporte - legislação - Brasil. 3. Logística. 4. Infraestrutura de transporte. I. Confederação Nacional do Transporte. II. Serviço Social do Transporte III. Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. IV. Instituto de Transporte e Logística.

CDU 656(81)

*Confederação Nacional do Transporte - CNT
Setor de Autarquias Sul - Quadra 1 - Bloco J - Ed. Clésio Andrade
Telefone: 61 2196-5700
Email: diri@cnt.org.br*

Sumário



Palavra do presidente	11
Apresentação do Sistema CNT	13
Representação e defesa de interesses – Poder Legislativo	14
Poder Legislativo	16
Lista de siglas	18
Câmara dos Deputados	24
PEC 159/2007 – CIDE Verde	26
PL 1.572/2007 – Atos terroristas	27
PL 407/2011 – Proibição de penhora de depósitos bancários à vista	28
PL 2.732/2011 – Contaminação do solo	29
PL 7.925/2014 – Criminalização do uso do Jammer	30
PL 2.080/2015 – Seguro de cargas	31
PDC 578/2016 – Franquia de bagagens	32
PL 4.885/2016 – Reporto	33
PL 7.063/2017 – PPPs	34
PL 9.623/2018 – Penhora pela Fazenda Pública	35
PL 9.873/2018 – Retirada de prerrogativas da ANTT	36
PL 11.057/2018 – Funset para sinalização viária	37
PEC 45/2019 – Reforma tributária	38
PDL 141/2019 – Fim da regulamentação do transporte ferroviário	39
PL 2.942/2019 – Utilização do EIA	40
PL 3.111/2019 – Passageiros indisciplinados	41
PL 3.844/2019 – Vedação da revenda de veículos por locadoras	42
PL 4.547/2019 – Gratuidade de idosos no transporte público	43
PL 6.159/2019 – Auxílio-Inclusão	44

PL 6.260/2019 – Cassação do CNPJ	45
PL 6.461/2019 – Estatuto do Aprendiz	46
PEC 7/2020 – Reforma tributária	47
PL 148/2020 – Alterações à lei de autorização para o transporte rodoviário interestadual de passageiros	48
PL 467/2020 – Desoneração da folha de pagamento do transporte público coletivo urbano	49
PDL 494/2020 – Fim do circuito fechado	50
PL 528/2020 – Porcentagem da mistura do biodiesel no diesel	51
PL 2.863/2020 – Parcelamento de dívidas trabalhistas	52
PL 3.757/2020 – Marco Legal do Operador Logístico	53
PL 3.887/2020 – CBS: Unificação do PIS/Cofins	54
PL 4.392/2020 – Praticagem	55
PL 4.728/2020 – PERT	56
PEC 01/2021 – PEC da Infraestrutura	57
PLP 11/2021 – Imposto de Propriedade de Aeronaves e Embarcações	58
PL 406/2021 – Marcos regulatórios: portos organizados e terminais portuários de uso privado	59
PL 576/2021 – Potencial energético <i>offshore</i>	60
PL 1.809/2021 – Proibição de afretamento de embarcação estrangeira para navegação interior	61
PL 1.873/2021 – Programa Nacional dos Combustíveis Avançados Renováveis	62
PL 3.100/2021 – Parcelamento de multas do TRC	63
PL 4.392/2021 – Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas	64
PL 4.512/2021 – Emissão de licença única	65
PL 13/2022 – Rastreamento de animais de estimação	66
PDL 69/2022 – Fim do circuito fechado	67
MPV 1.147/2022 – Redução de PIS/Cofins para o transporte aéreo	68
MPV 1.153/2022 – Seguro da carga e fim do DDR	69

MPV 1.157/2023 – Alíquota zero de PIS/Cofins para o diesel	70
MPV 1.160/2023 – Retorno do voto de qualidade do CARF	71
Senado Federal	72
PLS 272/2016 – Atos terroristas	74
PEC 110/2019 – Reforma tributária	75
PL 5.544/2019 – Devolução do valor do frete	76
PL 79/2020 – Recursos para o SEST SENAT	77
PL 949/2020 – Suspensão de recolhimento de tributos	78
PL 4.042/2020 – Faixas não edificáveis	79
PL 4.552/2020 – Parcelamento de dívidas trabalhistas	80
PL 2.646/2020 – Debêntures de infraestrutura	81
PL 4.470/2020 – Transporte rodoviário remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros	82
PLP 197/2021 – MEI Caminhoneiro	83
PL 1.949/2021 – Tanque suplementar	84
PL 2.159/2021 – Licenciamento ambiental	85
PL 3.278/2021 – Marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana	86
PL 2.193/2022 – Política de Mobilidade Urbana	87
PL 1.205/2022 – Ressarcimento da despesa com combustível do TAC pelo ETC	88
PL 3.027/2022 – Sistema Nacional de Informações de Qualidade do Ar	89
Poder Executivo	90
Representação e defesa de interesses – Poder Executivo	92
Lista de siglas	94
Planejamento, desburocratização do Estado e financiamento da infraestrutura	98
Planejamento para o fortalecimento do transporte	99
Reforma administrativa	100

Tributação	100
Formas alternativas para a solução de conflitos	101
Financiamento da infraestrutura nacional	102
Operação das empresas, crédito e custeio	103
Fundo de combustíveis	104
Questões trabalhistas	105
Normas regulamentadoras	106
Cotas para aprendizes	106
Cotas para pessoas com deficiência	107
Penhora online	107
Tanque suplementar	108
Depósitos judiciais	108
Dano extrapatrimonial e trabalho intermitente	108
Convenção 158 da OIT	109
Débitos trabalhistas	109
Segurança pública	110
Meio ambiente	111
Ações estratégicas para o SEST SENAT	112
Transporte rodoviário	115
Transporte aquaviário	120
Transporte ferroviário	122
Transporte aéreo	125
Infraestrutura de transporte	127
Poder Judiciário	128
Representação e defesa de interesses – Poder Judiciário	130

Lista de siglas e tipos de ações	131
ADI 2.571 – Creditamento de ICMS	133
ADI 2.779 – Incidência do ICMS no afretamento do transporte aquaviário	134
ADI 5.431 – Responsabilidade solidária no imposto de importação	135
ADI 5.474 – Certidão negativa de débitos trabalhistas	136
ADI 5.974 – BacenJud	137
ADC 39 – Convenção da OIT que disciplina o término de contrato de trabalho por iniciativa do empregador	138
ADI 7.059 – Declara a inconstitucionalidade sobre o IPVA e sobre a vedação ao uso de veículos licenciados em outra Unidade da Federação por empresa locadora de automóvel que atua em Pernambuco	139
ADC 75 – Constitucionalidade da Lei do Motorista	140
ADPF 488 – Execução trabalhista de partes que não participaram da fase de conhecimento	141
ADPF 657 – Prescrição intercorrente na Justiça do Trabalho	142
ADI 5.322 – Lei do Motorista	143
ADIs 5.826 e 5.829 – Trabalho intermitente	144
ADI 6.069 – Limitação ao valor do dano moral	145
ADI 6.270 – Regime de autorização no transporte interestadual e internacional de passageiros	146
ADI 6.343 – Ações de combate à pandemia do novo coronavírus	147
ADIs 6.399, 6.415 e 6.403 – Fim do voto de qualidade no CARF	148
ADC 62 – Requisitos para alteração, criação e revisão de jurisprudência e súmulas trabalhistas	149
ADI 6.270 - Exploração dos serviços de transporte terrestre coletivo interestadual de passageiros	150
ADI 6.481 - Competência do DNIT	151
ADI 7.096 - Renúncia fiscal do SEST SENAT e MEI Caminhoneiro	152
ADPF 951 - Responsabilidade solidária às empresas sucedidas	153
ADI 7.181 - PIS e Cofins sobre produtos adquiridos com alíquota zero	154
ADI 7.248 - Desconto em contratos de empresas que fornecem auxílio-alimentação	156



Palavra do presidente

O Transporte Move o Brasil.

Estamos diante de um novo e decisivo ano para o Brasil. Após um período de incertezas e turbulências, o país emerge com desafios históricos. Os brasileiros estão à espera de um ciclo virtuoso, com redução do Custo Brasil, controle da inflação, juros baixos e maior equilíbrio fiscal. Só assim poderemos garantir maior competitividade do setor produtivo para a atração de investimentos e para o crescimento sustentado.

Estamos engajados em contribuir para a construção de uma nação mais moderna, que atenda aos anseios da sociedade em matéria de emprego, renda e qualidade de vida. Por isso, defendemos um amplo diálogo com os três Poderes da República, tendo em vista que há um novo Governo Federal e uma nova composição no Poder Legislativo. Esse contexto nos impõe o desafio de investirmos ainda mais em ações transversais na promoção institucional do setor e das entidades que compõem o Sistema CNT.

Nesse sentido, apresentamos a edição de 2023 da Agenda Institucional do Transporte e Logística. Com este documento, demarcamos a posição da Confederação em relação a agendas, temas, projetos e pautas que dialogam diretamente com as necessidades do transporte brasileiro.

Também demonstramos a nossa atuação, junto ao Congresso Nacional, para defender os interesses da atividade transportadora nos diversos segmentos de atuação governamental. Além disso, mostramos que estamos vigilantes na defesa judicial das empresas transportadoras por meio da propositura de ações junto aos tribunais superiores.

Estamos otimistas com o período que se inicia. O novo governo precisa avançar em uma agenda de aprimoramento da política pública de infraestrutura de transporte, de modernização do ambiente negocial e do arcabouço regulatório nacional a fim de garantir a segurança jurídica e, conseqüentemente, os investimentos privados. Temas como a reforma tributária, a política de preços dos combustíveis, a segurança pública, a continuidade das concessões e investimentos públicos em obras e recuperação rodoviária devem ser prioridades no primeiro ano de gestão.

Desejamos fortemente que o presidente eleito e os novos representantes do povo governem para todos os brasileiros e invistam, efetivamente, em um grande projeto nacional de desenvolvimento social e econômico. Afinal, uma economia pujante significa mais cargas para transportar e mais passageiros se deslocando.

Vander Costa
PRESIDENTE DO SISTEMA CNT





CNT

SEST SENAT

ITL

Apresentação do Sistema CNT

*Quem somos e como
estamos organizados.*

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) é a representação máxima do transporte brasileiro. A instituição reúne 28 federações, cinco sindicatos nacionais e 41 entidades associadas. São 164 mil empresas, que geram 2,3 milhões de empregos. Na composição do Sistema CNT, a instituição também administra o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) e o Instituto de Transporte e Logística (ITL).

A articulação da Confederação com os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário é um dos pilares para a construção de um novo cenário do transporte brasileiro. A CNT, como interlocutora das demandas do setor, tem promovido o debate e pautado as discussões em torno de grandes temas nacionais que impactam diretamente o desenvolvimento do país.

Pautada pelos ideais de inovação, excelência e sustentabilidade, a CNT defende os interesses do setor, produz informações e conhecimento, além de realizar projetos voltados a apoiar a gestão dos negócios e o desenvolvimento da atividade transportadora no país.

Além disso, a entidade desenvolve e publica estudos, pesquisas e análises temáticas com o intuito de subsidiar as políticas públicas, as ações e os planos de governo necessários para elevar a eficiência do transporte e a competitividade do país no cenário mundial.

Representação e defesa de interesses

Poder Legislativo

Em um Estado democrático de direito, é primordial a participação de diversos atores nos processos decisórios. Nesse sentido, cabe à Confederação Nacional do Transporte a representação política e institucional das empresas de transporte brasileiras. A CNT exerce o papel de interlocutora junto aos três Poderes da República e busca ampliar o capital sociopolítico do transporte e da logística.

Participar, de forma ativa e transparente, das tomadas de decisão é o meio mais correto de levar ao poder público dados e informações que possam auxiliar na construção de políticas públicas que espelhem as peculiaridades de cada setor. Nesse contexto, a Confederação é reconhecida nacionalmente por suas publicações, seus manuais e suas pesquisas, que apresentam as características e necessidades do transporte brasileiro.

Em 1º de fevereiro deste ano, o novo Congresso Nacional tomou posse. Na Câmara dos Deputados, houve uma renovação de 39% dos parlamentares, o que representa 202 novos deputados que iniciaram sua caminhada na Casa Legislativa. No Senado Federal, a eleição foi para apenas um terço dos senadores; e a renovação chegou a 38%, contudo apenas um dos 27 senadores eleitos não possui carreira política.

Com a chegada de novos parlamentares, o trabalho da Confederação se torna ainda mais importante. É preciso levar o transporte e a logística para dentro dos debates da Casa Legislativa.

De forma cada vez mais organizada, o Sistema CNT desenha, junto a sua base, o transporte do futuro. Nosso principal objetivo é a desburocratização, a segurança jurídica e a efetivação de uma infraestrutura adequada para que a multimodalidade seja uma realidade em todo o território nacional.

A Agenda Institucional Transporte e Logística é um documento que aponta para os principais temas a serem tratados no ano de 2023. Ao longo da publicação, a CNT se posicionará, de forma favorável, por ajustes ou, de forma contrária, sobre questões que já tramitam no Congresso Nacional ou que estejam sendo tratadas no Poder Executivo ou nos tribunais superiores.

O posicionamento do Sistema CNT relativo aos projetos de lei em tramitação na Câmara dos Deputados e no Senado Federal é identificado pelas cores vermelha, amarela e verde:



Não apoiamos

nas vezes em que o texto é contrário aos objetivos do transporte.



Ressalvas

quando há a necessidade de adequações na matéria.



Apoiamos

quando a proposição vai ao encontro dos interesses do transporte.





*Poder
Legislativo*

Lista de siglas

Entenda as siglas utilizadas pela Câmara dos Deputados, pelo Senado Federal e pelo Congresso Nacional na tramitação das propostas legislativas.

Câmara dos Deputados: 30 Comissões Permanentes

CASP *Comissão de Administração e Serviço Público*

CAPADR *Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural*

CCTI *Comissão de Ciência, Tecnologia e Inovação*

CPOVOS *Comissão da Amazônia e dos Povos Originários e Tradicionais*

CCOM *Comissão de Comunicação*

CCJC *Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania*

CCULT *Comissão de Cultura*

CDC *Comissão de Defesa do Consumidor*

CMULHER *Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher*

CIDOSO *Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa*

CPD *Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência*

CDE *Comissão de Desenvolvimento Econômico*

CDU *Comissão de Desenvolvimento Urbano*

CDHMIR *Comissão de Direitos Humanos, Minorias e Igualdade Racial*

Câmara dos Deputados: 30 Comissões Permanentes

CE *Comissão de Educação*

CESPO *Comissão do Esporte*

CFT *Comissão de Finanças e Tributação*

CFFC *Comissão de Fiscalização Financeira e Controle*

CICS *Comissão de Indústria, Comércio e Serviços*

CINDRE *Comissão de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional*

CLP *Comissão de Legislação Participativa*

CMADS *Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável*

CME *Comissão de Minas e Energia*

CPASF *Comissão de Previdência, Assistência Social, Infância, Adolescência e Família*

CREDN *Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional*

CSAUDE *Comissão de Saúde*

CSPCCO *Comissão de Segurança Pública e Combate ao Crime Organizado*

CTRAB *Comissão de Trabalho*

CTUR *Comissão de Turismo*

CVT *Comissão de Viação e Transportes*

Senado Federal: 15 Comissões Permanentes

CAE *Comissão de Assuntos Econômicos*

CAS *Comissão de Assuntos Sociais*

CCJ *Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania*

CCT *Comissão de Ciência, Tecnologia, Inovação, Comunicação e Informática*

CDH *Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa*

CDIR *Comissão Diretora do Senado Federal*

CDR *Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo*

CE *Comissão de Educação, Cultura e Esporte*

CI *Comissão de Serviços de Infraestrutura*

CMA *Comissão de Meio Ambiente*

CRA *Comissão de Agricultura e Reforma Agrária*

CRE *Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional*

CSF *Comissão Senado do Futuro*

CSP *Comissão de Segurança Pública*

CTFC *Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor*

Congresso Nacional: 9 Comissões Mistas Permanentes

CCAI *Comissão Mista de Controle das Atividades de Inteligência*

CMCF *Comissão Mista de Consolidação da Legislação Federal*

CMCPLP *Comissão Mista do Congresso Nacional de Assuntos Relacionados à Comunidade dos Países de Língua Portuguesa*

CMCVM *Comissão Permanente Mista de Combate à Violência contra a Mulher*

CMMC *Comissão Mista Permanente sobre Mudanças Climáticas*

CMMIR *Comissão Mista Permanente sobre Migrações Internacionais e Refugiados*

CMO *Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização*

CPCMS *Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul*

FIPA *Comissão Mista Representativa do Congresso Nacional no Fórum Interparlamentar das Américas*

Tipos de proposições

PEC *Proposta de Emenda à Constituição*

PLP *Projeto de Lei Complementar*

PL *Projeto de Lei*

PLS *Projeto de Lei do Senado*

PLC *Projeto de Lei da Câmara dos Deputados*

PLN *Projeto de Lei – Congresso Nacional*

MPV *Medida Provisória*

PLV *Projeto de Lei de Conversão*

PDL *Projeto de Decreto Legislativo*

PFC *Proposta de Fiscalização e Controle*

PRC *Projeto de Resolução*

REQ *Requerimento*

RIC *Requerimento de Informação*

MSC *Mensagem*

INC *Indicação*

VTS *Voto em Separado*





*Câmara dos
Deputados*



PEC 159/2007

CIDE Verde

POSICIONAMENTO

A Proposta autoriza os municípios e o Distrito Federal a utilizarem parte dos recursos da Cide-combustíveis no custeio do serviço de transporte público coletivo municipal, intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano. A PEC é autorizativa, ficando a cargo de cada prefeito optar ou não pelo mecanismo. Cada cidade, observadas as necessidades locais, poderá utilizar o recurso, gerando, assim, uma nova fonte de financiamento para o transporte público.



AUTOR:

Deputado federal Assis do Couto (PT/PR).



EMENTA:

Altera a redação do § 4º, do art. 177, da Constituição Federal de 1988.



TRAMITAÇÃO:

CCJC; CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

Pela aprovação do parecer da Comissão Especial.



PL 1.572/2007

Atos terroristas

POSICIONAMENTO

No transporte urbano de passageiros por ônibus, a violência tem levado à perda de vidas e a incalculáveis prejuízos sociais e econômicos. Mesmo sendo um direito social, o transporte público sofre com a insensatez de quem acredita que a violência e a destruição de coletivos são formas aceitáveis de manifestação. O primeiro registro de incêndio proposital de ônibus urbanos no Brasil aconteceu no Rio de Janeiro, durante protestos realizados em 1987. Nos últimos 30 anos, foram 4.370 ônibus coletivos urbanos incendiados de forma criminosa.

Os números apontam para enormes prejuízos à economia do país, assim como para uma grave problemática social que computou, no período de 30 anos, 20 óbitos e 63 pessoas feridas gravemente, em atentados no transporte urbano.

O cenário exige o compromisso pelo desenvolvimento de políticas públicas e alterações legislativas que garantam o aumento da segurança nas rodovias e cidades brasileiras de forma a coibir o crescente número da insegurança pública no transporte de passageiros. Nesse sentido, é imprescindível que as penas para o crime de incêndio de veículos de transporte público sejam agravadas.



AUTOR:

Senador Eduardo Azeredo (PSDB/MG).



EMENTA:

Aumenta as penas privativas de liberdade cominadas para os crimes contra a incolumidade pública descritos nos arts. 250, 251, 260, 261, 262 e 265 do decreto-lei n.º 2.848, de 7 de dezembro de 1940 - Código Penal.



TRAMITAÇÃO:

CSPCCO; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 1.572/2007 nos moldes do texto já aprovado pelo Senado Federal.



PL 407/2011

Proibição de penhora de depósitos bancários à vista

POSICIONAMENTO

O projeto tem o intento de restringir as interpretações do art. 11 da Lei de Execução Fiscal (lei n.º 6.830/1980) para não alargar a sua abrangência, visando proteger os depósitos à vista das empresas e trazendo segurança jurídica ao setor empregador, já que há juízes que determinam a penhora desses depósitos.

A proposta visa evitar que as empresas brasileiras sejam ameaçadas, trazendo mais segurança jurídica ao empresariado e a manutenção de suas atividades e dos empregos gerados.



AUTOR:

Deputado federal Antonio Carlos Mendes Thame (PSDB/SP).



EMENTA:

Acrescenta parágrafo ao art. 11 da lei n.º 6.830, de 1980, proibindo a penhora de depósitos bancários à vista quando da cobrança da dívida ativa da União, dos estados, do Distrito Federal, dos municípios e das respectivas autarquias.



TRAMITAÇÃO:

CFT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CFT.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 407/2011.



PL 2.732/2011

Contaminação do solo

POSICIONAMENTO

O projeto estabelece diretrizes para o gerenciamento das áreas contaminadas espalhadas pelo país. Contudo, é primordial que haja um equacionamento com a lei n.º 12.305/2010, que estabelece a Política Nacional de Resíduos Sólidos, evitando, assim, conflito entre as legislações federais que tratam da preservação e conservação do solo brasileiro. Em 2021, a CMADS aprovou substitutivo coerente com a Política Nacional de Resíduos Sólidos, ao determinar que o Governo Federal seja responsável por estruturar e manter os instrumentos e atividades voltadas para a promoção da descontaminação de áreas contaminadas órfãs.



AUTOR:

Deputado federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP).



EMENTA:

Estabelece diretrizes para a prevenção da contaminação do solo, cria a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre Substâncias Perigosas e o Fundo Nacional para a Descontaminação de Áreas Órfãs Contaminadas e altera o art. 8º da lei n.º 12.305, de 02 de agosto de 2010.



TRAMITAÇÃO:

CDE; CMADS; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CFT.



RELATOR NA CFT:

Deputado federal Capitão Alberto Neto (REPUBLICANOS/AM).



PROPOSTA:

Aprovação do texto da CMADS.



PL 7.925/2014

Criminalização do uso do Jammer

POSICIONAMENTO

O Jammer é um bloqueador de sinal de radiocomunicações (BSR), cujo uso no Brasil é regulado pela Anatel (resoluções n.º 306/02 e n.º 308/02). Do ponto de vista legal, seu uso é restrito, contudo é comercializado de maneira ilegal, sendo utilizado por assaltantes para neutralizar os sistemas de monitoramento dos veículos de cargas. O uso ilegal do Jammer é penalizado de maneira muito branda no Brasil, quer seja pelas sanções administrativas, quer seja pelas sanções penais.



AUTOR:

Deputado federal Carlos Bezerra (MDB/MT).



EMENTA:

Criminaliza a comercialização e o uso de bloqueador de celulares de alta potência (Jammer).



TRAMITAÇÃO:

CCJC; e Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 7.925/2014.



PL 2.080/2015

Seguro da carga

POSICIONAMENTO

A CNT considera a medida muito importante para a economia brasileira, pois vem ao encontro do disposto no Código Civil e na lei n.º 11.442/2007. A proposta busca contribuir para a redução do Custo Brasil e garantir um gerenciamento de risco em conformidade com a carga transportada, respeitando as suas especificidades e garantindo que, no caso de sinistros, todas as partes sejam devidamente ressarcidas. O projeto evita prejuízos para o transportador e para o proprietário do bem transportado.

Hoje existe espaço para a contratação pelo embarcador. Ocorre que, por vezes, quando ocorre um sinistro, o embarcador transfere a responsabilidade para o transportador, que não contratou o seguro ao confiar na dispensa e fica com o prejuízo, sem ter como indenizar o proprietário da carga. Estabelecendo o seguro como obrigação exclusiva do transportador, teremos clareza no procedimento a ser adotado, a fim de evitar duplicidade ou falta de seguro. Os transportadores do Brasil desejam contratar o seguro da carga transportada para garantir a indenização em casos de sinistro. Nesse sentido, o substitutivo aprovado pela CVT atende à demanda do setor transportador.



AUTOR:

Deputado federal Jerônimo Goergen (PP/RS).



EMENTA:

Dá nova redação ao art. 13 da Lei n.º 11.442, de 5 de janeiro de 2007.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJC.



PROPOSTA:

Pela aprovação do PL 2.080/2015 conforme o parecer apresentado pelo deputado federal Mauro Lopes na CCJC.



PDC 578/2016 *Franquia de bagagens*

POSICIONAMENTO

A atual regulamentação da Anac, alinhada às melhores práticas internacionais, permitiu a implantação de uma nova classe tarifária, que, diferentemente da anterior, permite a venda de bilhetes sem uma franquia obrigatória de bagagem. A revogação da regra em vigor significaria o retrocesso à situação anterior de injustiça tarifária: o passageiro que carrega apenas bagagem de mão – cerca de dois terços do total de viajantes – arca com os custos gerados por aqueles que despacham gratuitamente a sua bagagem.



AUTOR:

Senador Humberto Costa (PT/PE).



EMENTA:

Susta o art. 13 da resolução n.º 400, de 13 de dezembro de 2016, da Anac, que dispõe sobre as condições gerais de transporte aéreo.



TRAMITAÇÃO:

CDC, CVT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CVT.



PROPOSTA:

Rejeição do PDC 578/2016.



PL 4.885/2016

Reporto

POSICIONAMENTO

Em 2021, foram aprovados dois importantes marcos legais que objetivam ampliar a multimodalidade do transporte brasileiro. O Marco Regulatório das Ferrovias (lei n.º 14.273/2021) e o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar (lei n.º 14.301/2022) são legislações que objetivam ampliar a construção e utilização das ferrovias e o transporte por cabotagem, diminuindo o Custo Brasil e fomentando os portos brasileiros. Contudo, essas boas iniciativas podem não ser aplicadas, em sua integralidade, com o fim do Reporto (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária).

O regime perderá a sua vigência em 31/12/2023; e a sua prorrogação é necessária. O incentivo é fundamental para manter o estímulo aos investimentos e viabilizar uma infraestrutura de transporte mais robusta para o país. O crescimento econômico passa por investimentos em ferrovias e portos, viabilizando uma malha consolidada e estratégica e portos com tecnologia capaz de movimentar grandes cargas de forma dinâmica e com o menor preço possível. A não continuidade do regime tributário pode afastar os investidores privados que se sentem atraídos pelos novos marcos legais aprovados pelo Congresso Nacional.



AUTOR:

Deputado federal Leônidas Cristino (PDT/CE).



EMENTA:

Altera o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – Reporto, de que trata a lei n.º 11.033, de 21 de dezembro de 2004.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CFT.



RELATOR NA CFT:

Deputado federal Mauro Benevides Filho (PDT/CE).



PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que estabeleça o Reporto como uma política pública permanente da União.



PL 7.063/2017

PPPs

POSICIONAMENTO

O projeto estabelece um novo marco para as concessões e PPPs. A revisão, a atualização e a modernização de normas são fundamentais para ampliar as possibilidades de investimento em projetos em concessões e em parcerias público-privadas. O setor transportador trabalha pela ampliação e modernização da infraestrutura de transporte brasileira. Nesse sentido, as PPPs podem viabilizar os recursos necessários e reduzir a pressão no orçamento público exercida pela necessidade de constantes investimentos.



AUTOR:

Senador Antonio Carlos Valadares (PSB/SE).



EMENTA:

Altera a lei n.º 11.079, de 30 de dezembro de 2004, para reduzir o valor mínimo dos contratos de parcerias público-privadas (PPPs) celebrados por estados, pelo Distrito Federal e por municípios.



TRAMITAÇÃO:

CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

Aprovação do substitutivo da Comissão Especial.



PL 9.623/2018

Penhora pela Fazenda Pública

POSICIONAMENTO

A alteração realizada, em 2018, na lei n.º 10.522/2002 (Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal), permitiu a penhora pela Fazenda Pública. Contudo, a Constituição Federal de 1988 estabelece o princípio maior no qual ninguém será privado da liberdade ou dos seus bens sem o devido processo legal. Nesse sentido, a legislação viola o princípio do devido processo legal, da ampla defesa e do contraditório. Para a segurança jurídica das empresas, é preciso que o parágrafo seja revogado, evitando, assim, bloqueio de bens sem uma decisão judicial.



AUTORA:

Deputada federal Tereza Cristina (DEM/MS).



EMENTA:

Revoga o § 3º do art. 20-B da lei n.º 10.522, de 19 de julho de 2002.



TRAMITAÇÃO:

CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CFT.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 9.623/2018.



PL 9.873/2018

Retirada de prerrogativas da ANTT

POSICIONAMENTO

A proposição objetiva retirar da ANTT as funções de publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais. Nesse sentido, o projeto deixa a critério da agência reguladora apenas a emissão do parecer prévio sobre os editais de licitação. Retirar as atribuições da ANTT é retroagir no desenvolvimento técnico regulatório do setor de concessões de rodovias federais. A agência busca, de forma sistemática, a melhoria dos processos e desenvolve os modelos, de forma colaborativa, com todos os atores envolvidos, o que gera resultados positivos para os usuários e fornecedores dos serviços de concessões rodoviárias.



AUTOR:

Deputado federal Hugo Leal (PSD/RJ).



EMENTA:

Altera dispositivo da Lei nº 10.233, de 2001, para conferir atribuição específica à ANTT, pertinente ao transporte rodoviário.



TRAMITAÇÃO:

CTRAB; CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CTRAB.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 9.873/2018.



PL 11.057/2018

*Funset para
sinalização viária*

POSICIONAMENTO

A CNT defende a necessidade de uma mudança na gestão do orçamento público que priorize os desembolsos do Funset. Os recursos arrecadados, mas não utilizados, do fundo têm o potencial de prover mais segurança nas rodovias brasileiras, se forem efetivamente usados, contribuindo para um melhor desempenho do setor transportador e para o ganho de produtividade nacional. Considera-se que, se for permitida a utilização de parte dos recursos do Fundo para financiar as operações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), mediante a modificação das possibilidades de uso, seria factível aperfeiçoar a fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito. Isso ampliaria a execução do fundo, fazendo com que os recursos tivessem um impacto maior sobre a redução do número de acidentes rodoviários, já que, com uma maior fiscalização, há uma tendência à diminuição do número de ocorrências. O Funset também deve ser utilizado para o financiamento dos investimentos em infraestrutura de transporte, sobretudo em locais com grande ocorrência de acidentes. Essa medida ajudaria a complementar o orçamento público destinado aos empreendimentos de manutenção das rodovias brasileiras. Com melhores condições de tráfego e sinalização conseguidas a partir da adequação das vias, haveria a redução dos acidentes rodoviários ocasionados pelos problemas de infraestrutura, bem como uma amenização da gravidade daqueles que ocorressem. Como consequência, a segurança nas rodovias do país aumentaria significativamente, e muitas vidas seriam preservadas, o que é a finalidade primordial do Funset.



AUTOR:

Deputado federal Hugo Leal (PSD/RJ).



EMENTA:

Altera a lei n.º 9.602, de 21 de janeiro de 1998, para vedar o contingenciamento de recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset).



TRAMITAÇÃO:

A proposição tramita apensada ao PL 3.920/2008 (PLS 202/2007) – CDC; CVT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que garanta a utilização sem contingenciamento dos recursos para a sinalização, a fiscalização e o investimento em infraestrutura nas rodovias.



PEC 45/2019

Reforma tributária

POSICIONAMENTO

O setor transportador está acompanhando, com grande atenção, as propostas de reforma tributária em curso no cenário nacional. As distorções estruturais do sistema tributário brasileiro prejudicam a competitividade das empresas e o crescimento econômico do país. A CNT, comprometida com o engrandecimento social e econômico do Brasil, apoia uma reforma tributária ampla, que traga justiça, neutralidade e simplicidade ao Sistema Tributário Nacional, sem aumento da atual carga tributária global e setorial e respeitando as especificidades do setor transportador e de infraestrutura.



AUTORES:

Deputado federal Baleia Rossi (MDB/SP) e outros.



EMENTA:

Altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CCJC; CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



RELATOR DE PLENÁRIO:

Deputado federal Aguinaldo Ribeiro (PP/PB).

PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que garanta a manutenção da carga tributária global e setorial; o creditamento integral para os insumos de transporte e da folha de pagamento; a exoneração integral na exportação do serviço de transporte; o tratamento diferenciado setorial para o transporte e para a infraestrutura; a manutenção do serviço social e de aprendizagem; a transparência dos dados; e o ajuste no prazo de transição. Por fim, o texto a ser aprovado deve estabelecer que não haverá a criação de tributos seletivos com oneração do setor de transporte.



PDL 141/2019

Fim da regulamentação do transporte ferroviário

POSICIONAMENTO

O sistema ferroviário é um importante vetor de crescimento, capaz de dinamizar o ritmo de desenvolvimento econômico dos países ao propiciar a redução do custo do transporte de mercadorias. O decreto n.º 1.832/1996 é o responsável por consolidar o regramento e estabelecer as diretrizes do setor ferroviário. Nesse sentido, sua revogação é extremamente prejudicial.



AUTOR:

Deputado federal Elias Vaz (PSB/GO).



EMENTA:

Susta o decreto n.º 1.832, de 4 de março de 1996, que aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJC.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PDL 141/2019.



PL 2.942/2019

Utilização do EIA

POSICIONAMENTO

O texto em tramitação na Câmara dos Deputados estabelece mais celeridade e racionalidade aos processos de licenciamento ambiental. A proposta gera, ainda, economia de tempo e de recursos com o aproveitamento total ou parcial das informações do diagnóstico de EIA já realizados para novos licenciamentos na mesma região.



AUTOR:

Senador José Serra (PSDB/SP).



EMENTA:

Altera a lei n.º 6.938, de 31 de agosto de 1981 (Lei da Política Nacional do Meio Ambiente), para estabelecer que informações obtidas em estudos de impacto ambiental (EIA) anteriores poderão ser aproveitadas no licenciamento de outros empreendimentos localizados na mesma região.



TRAMITAÇÃO:

CMADS; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJC.



PROPOSTA:

Aprovação do substitutivo do deputado federal Eduardo Curry (PSDB/SP) apresentado na CCJC.



PL 3.111/2019

Passageiros indisciplinados

POSICIONAMENTO

A proposição é fruto da crescente preocupação com a segurança de todos os passageiros e da tripulação, visto o avanço de episódios de desordem causados por passageiros a bordo de aeronaves.

Nesse sentido, o projeto visa coibir a conduta indisciplinada de passageiros no transporte aéreo, conferindo à autoridade de aviação civil a previsão de aplicar providências administrativas. Diferentemente de outros modais, infrações perpetradas por passageiros no transporte aéreo, dada a sua natureza complexa, constituem grave ameaça à segurança do voo e com enorme efeito deletério para os demais viajantes, para as companhias aéreas, para os operadores aeroportuários e para o sistema de transporte aéreo como um todo. O parecer aprovado pela CVT estabeleceu importantes avanços na modulação das regras para o caso de passageiros indisciplinados, porém ainda é preciso que a proposta traga mais segurança jurídica para as empresas de transporte aéreo. Para tanto, é fundamental que a Anac possa ter competência para regulamentar os casos de passageiros indisciplinados e estabelecer sanções administrativas.



AUTOR:

Deputado federal Leur Lomanto Júnior (DEM/BA).



EMENTA:

Prevê sanções para quem comprometa a boa ordem, a disciplina ou ponha em risco a segurança da aeronave ou das pessoas e bens a bordo.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado federal Alencar Santana (PT/SP).



PROPOSTA:

Aprovação do parecer da CVT com inclusão de artigo que estabeleça como competência da Anac a regulamentação para os casos que envolvam indisciplina de passageiros dentro de aeronaves.



PL 3.844/2019

Vedação da revenda de veículos por locadoras

POSICIONAMENTO

Ao contrário do que foi apresentado na justificativa do projeto, não há que se falar em qualquer isenção de impostos na venda de veículos diretamente da montadora ao consumidor final, ou seja, a venda direta a empresas locadoras e demais frotistas sofre tributação normal tanto do ICMS quanto do IPI. Segundo dados do Anuário Brasileiro do Setor de Locação de Veículos de 2021, o setor de locação de veículos foi responsável, em 2020, pelo faturamento bruto de mais de R\$ 17 bilhões e pela arrecadação de mais de R\$ 8 bilhões em tributos no Brasil. Outra premissa equivocada do referido PL é a suposta “falta de regulamentação” das vendas dos automóveis adquiridos por venda direta. Ao contrário, para a aquisição por venda direta, os frotistas devem necessariamente usar os veículos em sua atividade social. Ou seja, a atual legislação já proíbe a aquisição por venda direta com o intuito de comercialização, sendo que abusos e descumprimentos devem ser punidos. Dobrar o prazo de renovação da frota das empresas locadoras resultará em imediata e drástica redução da parcela de veículos adquiridos anualmente, diminuindo consideravelmente os valores de ICMS arrecadados pelos estados brasileiros e os tributos federais arrecadados pela União nessas operações.



AUTOR:

Deputado federal Mário Heringer (PDT/MG).



EMENTA:

Altera a lei nº 6.729, de 28 de novembro de 1979, para estabelecer critérios para a revenda de veículos automotores adquiridos por venda direta.



TRAMITAÇÃO:

CDC; CDE; e CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CDC.



RELATOR NA CDC:

Deputado federal Vinicius Carvalho (REPUBLICANOS/SP).



PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que determine que poderá ocorrer a venda 12 meses após a aquisição por venda direta e que a venda antes desse prazo implicará o recolhimento do ICMS, conforme entendimento já estabelecido pelo Convênio Confaz n.º 64/2006 e pelo Tema n.º 1012, do STF.



PL 4.547/2019

Gratuidade de idosos no transporte público

POSICIONAMENTO

A Constituição Federal de 1988 determina, em seu art. 230, a gratuidade nos transportes coletivos urbanos para pessoas com mais de 65 anos. O Estatuto do Idoso regulamentou o benefício da gratuidade previsto constitucionalmente, porém ainda existem interpretações equivocadas quanto à comprovação da idade para o benefício e a quem deve ser apresentada. O projeto busca trazer luz à questão ao estabelecer que o usuário do transporte público com 65 anos ou mais deverá apresentar qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade perante o poder público responsável pelos serviços de transporte para a sua habilitação ao benefício. Tal medida irá garantir ao idoso um serviço adequado, trazendo uma padronização nacional, além de viabilizar a utilização de equipamentos mais modernos, como os sistemas de bilhetagem eletrônica, já implementados em diversas cidades.



AUTOR:

Deputado federal Mauro Lopes (MDB/MG).



EMENTA:

Altera a lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, para disciplinar os procedimentos para o exercício da gratuidade nos serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 3.833/2004 – CSAUDE; CVT: CIDOSO; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJC.



PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que contemple as diretrizes estabelecidas pelo PL 4.547/2019.



PL 6.159/2019

Auxílio-Inclusão

POSICIONAMENTO

A legislação estabelece que as empresas com cem ou mais empregados são obrigadas a contratar de 2% a 5% de pessoas com deficiência, sem fixar qualquer exceção. Entretanto, algumas atividades empresariais exigem trabalhadores com aptidão física plena, como o transporte de passageiros e de cargas, sob pena de expor o próprio trabalhador com deficiência, os demais trabalhadores e terceiros a situações de risco. As funções laborais em que uma ou mais deficiências (física, mental ou sensorial) elevem significativamente o grau de dificuldade ou risco na sua realização não devem constar da base de cálculo da cota. A inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho é uma questão de responsabilidade social, a qual encontra apoio no setor transportador, ainda que, por muitas vezes, seja complexo encontrar profissionais interessados nas vagas disponibilizadas. Por fim, é primordial que a segurança dos trabalhadores e usuários do serviço de transporte possa sempre estar garantida e que a inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho seja realizada levando em consideração as peculiaridades das atividades laborais.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Dispõe sobre o auxílio-inclusão de que trata a lei n.º 13.146, de 06 de julho de 2015, e altera a lei n.º 8.212, de 24 de julho de 1991, a lei n.º 8.213, de 24 de julho de 1991, o decreto-lei n.º 4.048, de 22 de janeiro de 1942, o decreto-lei n.º 8.621, de 10 de janeiro de 1946, o decreto-lei n.º 9.403, de 25 de junho de 1946, o decreto-lei n.º 9.853, de 13 de setembro de 1946, a lei n.º 8.029, de 12 de abril de 1990, a lei n.º 8.315, de 23 de dezembro de 1991, a lei n.º 8.706, de 14 de setembro de 1993, e a medida provisória n.º 2.168-40, de 24 de agosto de 2001, para dispor sobre a reabilitação profissional e a reserva de vagas para a habilitação e a reabilitação profissional.



TRAMITAÇÃO:

CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a constituição de CESP.

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que estabeleça que atividades que demandem aptidões física, mental e sensorial plenas não sejam computadas na base de cálculo das cotas de contratação e que também disponha sobre a criação de um banco de dados para pessoas com deficiência, no âmbito do poder público, com o objetivo de facilitar o preenchimento da cota.



PL 6.260/2019

Cassação do CNPJ

POSICIONAMENTO

No ano de 2020, foram registrados 14 mil casos de roubos de cargas no Brasil, com prejuízo em torno de R\$ 1,2 bilhão. A falta de segurança nas estradas é uma realidade que precisa ser combatida. O roubo de cargas impacta diretamente o valor do custo do transporte, refletindo-se no preço final das mercadorias. O crime ainda encarece serviços, como o gerenciamento de risco e o seguro das cargas. A prática coloca em risco a vida dos trabalhadores do volante, que estão sujeitos a ações violentas de bandidos fortemente armados. Portanto, é preciso desestimular a venda ou a receptação dos produtos frutos de roubos. Nesse sentido, é fundamental aumentar a pena do crime de receptação qualificada e prever, como efeito da condenação, o cancelamento no CNPJ, quando esta permitir, facilitar ou ocultar o crime de receptação.

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que inclua o texto do PL 6.260/2019.



AUTOR:

Deputado federal Diego Andrade (PSD/MG).



EMENTA:

Altera o decreto-lei n.º 2.848, de 07 de dezembro de 1940, com o fim de aumentar a pena do crime de receptação qualificada e prever, como efeito da condenação, o cancelamento no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), quando esta for constituída para permitir, facilitar ou ocultar o crime de receptação.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 770/2015 – CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJC.

IMPORTANTE:

Tramitam, na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, duas outras proposições que buscam aumentar a penalidade no caso de recepção e venda de cargas roubadas.

O PL n.º 8.455/2017 objetiva o agravamento penal dos crimes no segmento de combustíveis. Todavia, o texto já aprovado pelo Senado Federal propõe artigo para estabelecer como condenação a interdição do estabelecimento pelo dobro do prazo da pena aplicada, quando comercializarem cargas roubadas. Já o PLC n.º 27/2015, já aprovado pela Câmara e em tramitação no Senado Federal, altera o Código Penal para dispor que a pena do crime de receptação é de reclusão de dois a oito anos e, se for qualificado, a pena é de reclusão de três a dez anos e multa.



PL 6.461/2019

Estatuto do Aprendiz

POSICIONAMENTO

O artigo 429 da CLT dispõe que a cota de 5% a 15% de aprendizes deve ser calculada tomando-se por base as atividades que demandam formação profissional, visando atender às demandas do mercado de trabalho. A partir do decreto n.º 5.598/2005, a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) tornou-se referência para o cálculo de cotas. Com isso, funções que não exigem formação profissional em nível de aprendizagem, como cobradores de ônibus e motoristas profissionais, passaram a ser incluídas no cálculo das cotas de contratação obrigatória de aprendizes pelas empresas. O aumento injustificado do número de aprendizes a serem contratados impõe custos adicionais para os empregadores, tanto com os aprendizes quanto com todo o processo de gestão, onerando o custo do trabalho. Como, muitas vezes, não conseguem cumprir as cotas, os empregadores sofrem penalizações pela fiscalização do trabalho e pelo Ministério Público do Trabalho e de terem custos judiciais para se defenderem. A aprendizagem é uma importante política de inclusão no mercado de trabalho. Todavia, as vagas devem ser destinadas a cargos que não exijam uma pré-qualificação do jovem que irá exercer a função. No setor transportador, as atividades finalísticas são, em sua maioria, reservadas a profissionais com qualificações específicas, como no caso dos motoristas que necessariamente precisam de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias C, D e E e, portanto, não se qualificam como aprendizes.



AUTORES:

Deputado federal André de Paula (PSD/PE) e outros.



EMENTA:

Institui o Estatuto do Aprendiz e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CESP.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para a pauta na CESP.



RELATOR NA CESP:

Deputado federal Marco Bertaiolli (PSD/SP).

PROPOSTA:

Aprovação de um texto que retire da base de cálculo para as vagas de aprendizes as atividades que demandem aptidões física, mental e sensorial plenas. A proporcionalidade das vagas para aprendizagem deve computar apenas os cargos e as funções que permitam a aplicação do uso do modelo de educação profissional previsto nas diretrizes da norma, respeitando a especificidade de cada setor. O substitutivo deve preservar o importante trabalho já desenvolvido pelos Serviços Sociais Autônomos. Rejeição na integralidade do substitutivo apresentado pelo deputado federal Marco Bertaiolli na Comissão Especial.





PEC 7/2020

Reforma tributária

POSICIONAMENTO

O setor transportador está acompanhando, com grande atenção, as propostas de reforma tributária em curso no cenário nacional. As distorções estruturais do sistema tributário brasileiro prejudicam a competitividade das empresas e o crescimento econômico do país. A CNT, comprometida com o engrandecimento socioeconômico do Brasil, apoia uma reforma tributária ampla, que traga justiça, neutralidade e simplicidade ao Sistema Tributário Nacional, sem aumento da atual carga tributária global e setorial e respeitando as especificidades do setor transportador e de infraestrutura.



AUTORES:

Deputado federal Luiz Philippe de Orleans e Bragança (PL/SP) e outros.



EMENTA:

Altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CCJC; CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que garanta a manutenção da carga tributária global e setorial; o creditamento integral para os insumos de transporte e da folha de pagamento; a exoneração integral na exportação do serviço de transporte; o tratamento diferenciado setorial para o transporte e para a infraestrutura; a manutenção do serviço social e de aprendizagem; a transparência dos dados; e o ajuste no prazo de transição. Por fim, o texto a ser aprovado deve estabelecer que não haverá a criação de tributos seletivos com oneração do setor de transporte.



PL 148/2020

*Alterações à lei de
autorização para o
transporte rodoviário
interestadual de passageiros*

POSICIONAMENTO

Em 2022, foi sancionada a lei n.º 14.298, que estabeleceu os critérios de outorga mediante a autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. A Proposta foi amplamente debatida no Congresso Nacional e estabelece critérios para a operação das linhas, respeitando os direitos constitucionais do cidadão ao transporte e a necessidade de viabilidade econômica para que se possa operar.

Para uma empresa de ônibus receber uma autorização ou concessão, é preciso que ela atenda a uma série de requisitos relacionados à capacidade técnica, operacional e econômica, à segurança e à acessibilidade. Isso garante a prestação de serviço, com frequência mínima garantida, regularidade, passagem com validade de um ano, assegurando gratuidades e descontos previstos em lei para idosos, deficientes, jovens carentes, estudantes, entre outros.

Alterar as regras aprovadas pode prejudicar profundamente o usuário, em especial os que habitam em regiões mais afastadas ou que tenham pouca densidade populacional. O PL 148/2020 pode inviabilizar o sistema regular público, gerar prejuízo para a cadeia para outros setores que dependem da garantia do serviço rodoviário regular, além de acabar com as gratuidades e fornecer serviços apenas para as regiões que são lucrativas.



AUTOR:

Deputado federal Abou Anni (PSL/SP).



EMENTA:

Altera a lei n.º 10.233, de 2001, para dispor sobre a autorização de transporte rodoviário interestadual de passageiros em regime de fretamento.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CVT.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 148/2020 e dos seus apensos (PL 4.664/2020; PL 5.400/2020; PL 5.572/2020; PL 744/2022).



PL 467/2020

Desoneração da folha de pagamento do transporte público coletivo urbano

POSICIONAMENTO

O projeto torna permanente a contribuição previdenciária de empresas de transporte coletivo rodoviário de passageiros, sobre a receita bruta, em substituição à incidência sobre a folha de pagamento, com alíquota de 2%. Hoje, o setor de transporte pode optar pela substituição tributária, contudo essa opção só vigorará até o dia 31 de dezembro de 2023.



AUTOR:

Deputado federal Diego Andrade (PSD/MG).



EMENTA:

Dispõe sobre a contribuição previdenciária de empresas de transporte coletivo rodoviário, ferroviário e metroferroviário de passageiros sobre a receita bruta, em substituição à incidência sobre a folha de pagamento.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 4.783/2012 – CESP.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a constituição de CESP.



PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que garanta o texto previsto no PL 467/2020, apensado ao PL 4.783/2012.



PDL 494/2020

Fim do circuito fechado

POSICIONAMENTO

Com o pretexto de incentivar a inovação, setores que não têm compromisso com a segurança e os direitos dos passageiros tentam promover um retrocesso no sistema de transporte rodoviário, com prejuízos para milhões de brasileiros. A CNT é favorável a uma competição saudável e em condições iguais entre as empresas, desde que todas sigam as mesmas normas de segurança e as mesmas regras de capacitação de motoristas e dos demais profissionais e recolham os mesmos seguros e tributos.

A obstinação do transporte não regular de eliminar o circuito fechado, agora com o argumento de plenitude do uso da frota, tangencia o debate sobre o que realmente é almejado: a criação de um fretamento (atividade privada) com atuação similar à do transporte regular (serviço público), contudo sem os mesmos ônus.

O transporte não regular é uma modalidade privada de transporte coletivo de passageiros prestada paralelamente ao transporte regular (serviço público). Embora sejam materialmente iguais (destinam-se ao transporte coletivo de pessoas), tais atividades encontram-se subordinadas a regimes jurídicos completamente diferentes.

A existência de regras diferenciadas entre o transporte não regular e o transporte regular, como é o caso do circuito fechado, não significa reserva de mercado, como usualmente é argumentado. Para a efetiva garantia do direito social ao transporte, configura-se como fundamental a preservação do serviço público, já que, somente nessa atividade, o Estado pode impor (como, de fato, impõe) ônus regulatórios intimamente ligados ao bem-estar social, como é o caso, exemplificativamente, das gratuidades e dos descontos tarifários.



AUTORES:

Deputado federal Vinicius Poit (NOVO/SP) e outros.



EMENTA:

Susta efeitos dos incisos XI e XXX do art. 3º e do caput e dos §§ 1º e 5º do art. 36 do decreto n.º 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado federal Arthur Oliveira Maia (UNIÃO/BA).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PDL 494/2020.



PL 528/2020

Porcentagem da mistura do biodiesel no diesel

POSICIONAMENTO

O PL consolida a reserva de mercado para o biodiesel oriundo de transesterificação e restringe importações para atendimento aos mandatos de biocombustíveis, sem qualquer análise prévia de impacto regulatório. A frota nacional de veículos movidos a diesel já enfrenta sérios problemas mecânicos oriundos da utilização do combustível comercializado hoje. Nesse sentido, o aumento do percentual de mistura implicará maiores custos para o transporte de cargas e de passageiros e consequente aumento de preços de produtos, além de encurtar, de forma significativa, a vida útil dos veículos.

Os conhecidos problemas de cristalização, higroscopia, baixa filtrabilidade e formação de borras do biodiesel, que já ocorrem com a mistura atual, associados aos recentes aumentos de teor compulsório, têm provocado danos irreversíveis a máquinas e motores, diminuição da vida útil e baixa *performance* de equipamentos, aumento dos custos de manutenção e graves prejuízos aos mais diversos setores da economia e aos seus consumidores.



AUTOR:

Deputado federal Jerônimo Goergen (PP/RS).



EMENTA:

Altera a lei n.º 13.033, de 24 de setembro de 2014, que dispõe sobre a adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel comercializado com o consumidor final para determinar o percentual de adição obrigatória de biodiesel ao óleo diesel, e a lei n.º 9.478, de 6 de agosto de 1997, que dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CME; CMADS; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CME.



RELATOR NA CME:

Deputado federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 528/2020.



PL 2.863/2020

Parcelamento de dívidas trabalhistas

POSICIONAMENTO

A pandemia do novo coronavírus gerou sérios problemas sanitários em todo o mundo. As medidas para contenção do vírus são fundamentais no combate à covid-19, contudo acabam por se refletir, de forma negativa, na economia brasileira. O *lockdown*, as regras de distanciamento social e o toque de recolher são algumas das ações que impactam a economia dos estados e dos municípios. Superar a pandemia é a maior prioridade do país.

Porém, é fundamental um olhar cuidadoso nos reflexos econômicos e na saúde financeira das empresas. O PL 2.863/2020 possibilita que as empresas possam dividir seus débitos trabalhistas vencidos durante o período de estado de calamidade pública.

Tal medida possibilitará às empresas pagarem seus débitos sem colocarem em risco seus negócios e os empregos gerados. Por outro lado, trata-se de medida razoável que assegura ao trabalhador credor o recebimento de valor mínimo à sua subsistência, o qual será devidamente corrigido monetariamente. As empresas desejam honrar suas obrigações, dentre elas as trabalhistas. Para tanto, é preciso que a dívida possa ser parcelada, visto o atual momento de extrema dificuldade vivido pelas empresas.



AUTOR:

Deputado federal Laércio Oliveira (PP/SE).



EMENTA:

Altera o decreto-lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943, para autorizar, dentre outros, o parcelamento de débitos em execuções trabalhistas durante o período de estado de calamidade e enfrentamento de emergência de saúde pública decretado em razão da covid-19, bem como nos 18 meses subsequentes à data do término do referido período.



TRAMITAÇÃO:

CTRAB; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronto para a pauta da CTRAB.



RELATOR NA CTRAB:

Deputado federal Augusto Coutinho (SOLIDARIEDADE/PE).

PROPOSTA:

Aprovação do PL 2.863/2020.



PL 3.757/2020

Marco Legal do Operador Logístico

POSICIONAMENTO

A proposição busca reconhecer a figura do operador logístico. Para tanto, estabelece regras para as atividades a serem exercidas. Hoje, ele é o responsável pelo gerenciamento e pela execução de parte das atividades logísticas nas mais diversas fases da cadeia de abastecimento. Mesmo com um trabalho relevante, é preciso assegurar que a nova legislação não afete os avanços instituídos pela lei n.º 11.442/2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração. Nesse sentido, para que o projeto possa prosperar, é necessário o aperfeiçoamento do texto para evitar retrocessos na regulamentação do transporte ou sobreposições de legislações vigentes.



AUTOR:

Deputado federal Hugo Leal (PSD/RJ).



EMENTA:

Dispõe sobre a atividade de operação logística, a emissão de títulos por empresas de armazéns gerais e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CDE; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta na CDE.



RELATOR NA CDE:

Deputado federal Carlos Chiodini (MDB/SC).



PROPOSTA:

Aprovação do projeto na forma do substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transporte.



PL 3.887/2020

CBS: Unificação do PIS/Cofins

POSICIONAMENTO

A proposta formulada pelo Governo Federal cria a CBS, que incide sobre o valor agregado, em substituição ao PIS/Pasep/Cofins, que deverão ser extintos. A necessidade de reforma do sistema tributário brasileiro é amplamente reconhecida por todos os setores de transporte, uma vez que a alta complexidade e a elevada carga tributária existentes criam entraves desnecessários ao desenvolvimento da atividade empresarial e aos investimentos estrangeiros no país. Dessa forma, o Governo Federal almeja a simplificação da tributação sobre operações com bens e serviços. Contudo, não é aceitável que a unificação traga um aumento da carga tributária para o setor de serviços, em especial para o transporte e a logística, que já são altamente impactados pelo Custo Brasil.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Institui a Contribuição Social sobre Operações com Bens e Serviços (CBS) e altera a legislação tributária federal.



TRAMITAÇÃO:

CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a constituição de CESP.



PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que assegure as peculiaridades tributárias do setor transportador.



PL 4.392/2020

Praticagem

POSICIONAMENTO

Os avanços no setor de logística e a ampliação da multimodalidade no transporte passam pela modernização do setor aquaviário. A proposição busca promover a competitividade, a eficiência, a transparência e a razoabilidade de preços na prestação dos serviços de praticagem em todos os portos brasileiros, por meio da regulação econômica desses serviços. A busca pela eficiência e pela consequente redução do "Custo Brasil" passa pelo aperfeiçoamento de cada um dos elos da cadeia de transporte, inclusive do modo aquaviário. Vale registrar a participação significativa da praticagem nos custos totais de transporte, que podem chegar até a 20% dos custos totais de navegação de cabotagem. A regulação técnica dos serviços de praticagem é exercida pela Autoridade Marítima (Marinha do Brasil) e observa os aspectos de segurança da atividade. Falta, porém, amparo legal que inclua outros aspectos a serem observados nos serviços, para promover racionalização de custos e avaliar incentivos à eficiência econômica. Esse amparo legal é o objetivo do projeto, que propicia a inclusão dos fatores custo e eficiência no processo decisório da regulação. Por meio da regulação econômica, espera-se uma maior transparência e previsibilidade de custos ao setor transportador. A proposta eleva o modelo brasileiro aos utilizados em países como Holanda, Noruega, Alemanha, França e Dinamarca, reconhecidos pela eficiência em seus portos, além de permitir ao Brasil aderir às boas práticas regulatórias dessas e outras economias mundiais.

**AUTOR:**

Deputado federal Alceu Moreira (MDB/RS).

**EMENTA:**

Confere à Antaq competência para atuar na regulação econômica dos serviços de praticagem, alterando as leis n.º 9.537, de 11 de dezembro de 1997, e n.º 10.233, de 5 de junho de 2001.

**TRAMITAÇÃO:**

Apensado ao PL 1.565/2019 – CTRAB; CVT; CCJC.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando o parecer do relator na CTRAB.

**RELATOR NA CTRAB:**

Deputado federal Silvío Costa Filho (REPUBLICANOS/PE).

IMPORTANTE:

Também tramita, na Câmara dos Deputados, o PL 2.149/2015. Contudo, a matéria não avança na modernização necessária para o setor de praticagem, tampouco estabelece a tão necessária regulação econômica sobre os serviços prestados. Nesse sentido, a CNT é contrária à matéria e apoia o voto em separado apresentado pelo deputado federal Hugo Leal (PSD/RJ).

PROPOSTA:

Pela aprovação do PL 4.392/2020 e do PL 757/2022 e pela rejeição do PL 1.565/2019.



PL 4.728/2020

PERT

POSICIONAMENTO

A covid-19 abalou não apenas a saúde da nossa população, mas também a saúde econômica das empresas brasileiras. Os cuidados com a pandemia são fundamentais para a preservação de vidas, contudo as medidas sanitárias abalaram consideravelmente a economia do país. Estamos diante de uma redução brusca do faturamento das empresas, as quais são primordiais para a geração de empregos e renda no Brasil. Isso exige a tomada de providências para a sobrevivência dos negócios. As empresas trabalham para manterem suas portas abertas e buscam a regularização fiscal junto à União. Para tanto, é fundamental que possam aderir a um programa especial de regularização tributária, o que será uma importante ferramenta para a retomada do crescimento econômico e a manutenção de milhares de empregos.



AUTOR:

Senador Rodrigo Pacheco (PSD/MG).



EMENTA:

Dispõe sobre mecanismos para permitir a regularização fiscal e ampliar a possibilidade de instituição de acordos entre a Fazenda Pública e os contribuintes, por meio da reabertura do prazo de adesão ao Programa Especial de Regularização Tributária (Pert), de que trata a lei n.º 13.496, de 24 de outubro de 2017; altera a lei n.º 13.988, de 14 de abril de 2020, para conceder segurança jurídica à transação e incluir novos instrumentos para extinção de dívidas por meio de acordo; e altera a lei n.º 10.522, de 19 de julho de 2002, para autorizar a PGFN a realizar acordos relativos a processos em fase de cumprimento de sentença.



TRAMITAÇÃO:

CFT; CCJC; Plenário - Urgência art. 155 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário



RELATOR NO PLENÁRIO:

Deputado federal André Fufuca (PP/MA).

PROPOSTA:

Aprovação do PL 4.728/2020.



PEC 01/2021

PEC da Infraestrutura

POSICIONAMENTO

A PEC 01/2021 é fruto de um amplo diálogo entre a Frenlogi e a CNT. A proposta busca sanar a insuficiência de investimentos públicos em infraestrutura, cujos ativos depreciam-se por falta de manutenção. Os investimentos em infraestrutura de transporte vêm diminuindo, ano após ano, no Brasil. Essa limitação orçamentária compromete diversos tipos de infraestrutura de transporte – rodoviária, ferroviária, aeroviária e aquaviária. A PEC propõe que 70% dos recursos arrecadados com outorgas onerosas relativas a serviços e obras de transportes sejam reinvestidos no próprio setor. O texto possibilitará obras de infraestrutura em áreas mais carentes e que tenham sido preteridas anteriormente.



AUTORES:

Senador Wellington Fagundes (PL/MT) e outros.



EMENTA:

Inserir o art. 175-A na Constituição Federal de 1988 para determinar que pelo menos 70% dos recursos obtidos com outorgas onerosas de obras e serviços de transporte sejam reinvestidos no próprio setor.



TRAMITAÇÃO:

CCJC; CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJC.



PROPOSTA:

Aprovação da PEC 01/2021.



PLP 11/2021

Imposto de Propriedade de Aeronaves e Embarcações

POSICIONAMENTO

O PLP busca estabelecer a cobrança de Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) para aeronaves e embarcações. Todavia, a definição de veículo automotor se difere da utilizada para aeronave e embarcação, não cabendo uma comparação por analogia. É preciso ressaltar que os aviões para o transporte de cargas e pessoas e os barcos de longo curso, cabotagem e navegação interior são, em grande medida, importantes instrumentos para a melhora na logística do transporte brasileiro. Nesse sentido, estabelecer um novo imposto, mesmo que seja com a boa intenção de auxiliar o caixa dos estados e municípios, pode encarecer ainda mais o Custo Brasil, transferindo ao consumidor final uma nova tributação. Por fim, vale lembrar que os municípios não são os responsáveis pelo registro de embarcações e aeronaves, que possuem regramento próprio e registro federal.



AUTOR:

Deputado federal Severino Pessoa (REPUBLICANOS/AL).



EMENTA:

Institui o Imposto sobre a Propriedade de Aeronaves e Embarcações e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PLP 343/2013 - CVT; CFT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CVT.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PLP 11/2021.



PL 406/2021

Marcos regulatórios: portos organizados e terminais portuários de uso privado

POSICIONAMENTO

O PL 406/2021 promove alterações nos principais marcos regulatórios do setor portuário, quais sejam: a lei n.º 10.233/2001, que cria a Antaq e a ANTT; e a lei n.º 12.815/2013, a Nova Lei dos Portos. As mudanças preveem que os contratos de concessão e arrendamento portuários, bem como de autorização de terminais portuários privados, sejam modernizados com a inclusão de cláusulas de compromissos ambientais e de integração logística com os modos de transportes terrestres (rodovias e ferrovias). Para tanto, o projeto altera obrigações do Poder Concedente e dos concessionários/arrendatários/autorizados, em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada e de preservação do meio ambiente.



AUTOR:

Deputado federal Carlos Bezerra (MDB/MT).



EMENTA:

Altera a lei n.º 12.815, de 2013, e a lei nº 10.233, de 2001, para dispor a respeito da integração de portos organizados e terminais portuários de uso privado ao sistema nacional de vias terrestres.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CFT; e CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta na CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado federal Carlos Chiodini (MDB/SC).



PROPOSTA:

Aprovação do substitutivo apresentado pelo deputado federal Carlos Chiodini na CVT que aprimora a proposição, atualizando as diretrizes do setor portuário, incentivando a multimodalidade e aprimorando as competências do Poder Concedente frente aos concessionários, arrendatários e autorizados de portos e terminais portuários.



PL 576/2021

Potencial energético offshore

POSICIONAMENTO

A proposta de autoria do senador Jean Paul Prates, atual presidente da Petrobras, disciplina a exploração e o desenvolvimento da geração de energia a partir de fontes de instalação *offshore*, assim consideradas as localizadas em área do mar territorial, da plataforma continental, da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) ou de outros corpos de água sob domínio da União. A matéria já aprovada pelo Senado Federal é meritória e foi apensada ao PL 11.247/2018, que possui outros 163 projetos apensados. Diante da grande quantidade de proposições que estão tramitando em conjunto, é preciso um olhar atento para as peculiaridades das embarcações empregadas no apoio logístico aos empreendimentos *offshore* de exploração e geração de energia. Nesse sentido, é necessário que essas embarcações sejam enquadradas na lei n.º 9.432/1997 (Marco Legal da Navegação), mantendo, com isso, a política pública de prioridade de emprego da bandeira brasileira, não permitindo precedente de exclusão de embarcações do marco regulatório.



AUTOR:

Senador Jean Paul Prates (PT/RN).



EMENTA:

Disciplina o aproveitamento de potencial energético *offshore*.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 11.247/2018 - CMADS; CME; CFT; CCJC; e Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a apresentação de parecer pelo relator na CMADS.



RELATOR NA CMADS:

Deputado federal Zé Vitor (PL/MG).



PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que inclua o seguinte artigo:
 “Art. As embarcações empregadas no apoio logístico à exploração e ao desenvolvimento da geração de energia a partir de fontes de instalações, em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, submetem-se ao disposto na lei n.º 9.432, de 8 de janeiro de 1997”. (NR)



PL 1.809/2021

Proibição de afretamento de embarcação estrangeira para navegação interior

POSICIONAMENTO

A proposição objetiva preservar a indústria de navegação brasileira e garantir que não sejam enviadas ao país embarcações que não estejam com as especificações de segurança e navegabilidade necessárias para a operação. Hoje, o Brasil conta com uma indústria naval de qualidade que atua, de modo eficiente, na construção de barcas, rebocadores e embarcações para o apoio marítimo. Nesse sentido, para garantir a qualidade da navegabilidade brasileira e manter os empregos gerados pela indústria nacional, é importante que a matéria seja aprovada.



AUTOR:

Deputado federal Paulo Vicente Caleffi (PSD/RS).



EMENTA:

Altera a lei n.º 9.432, de 08 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, a fim de vedar o afretamento de embarcação estrangeira por empresa brasileira de navegação para operar na navegação interior de percurso nacional.



TRAMITAÇÃO:

Apensada ao PL 4.101/2020 - CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJC.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 1.809/2021 e rejeição do PL 4.101/2020.



PL 1.873/2021

Programa Nacional dos Combustíveis Avançados Renováveis

POSICIONAMENTO

O PL institui o Programa Nacional dos Combustíveis Avançados, com o objetivo de incentivar a pesquisa e fomentar a produção e o consumo dos biocombustíveis. Mesmo que seja meritória, a matéria necessita de ajustes para evitar que o Programa possa criar novos entraves e obrigações, que, por vezes, inviabilizam os negócios ou encarecem a logística brasileira. Nesse sentido, é preciso observar uma série de requisitos, obrigações e regramentos já estabelecidos para os modais de transporte brasileiro, visando respeitar as boas práticas estabelecidas e as diretrizes internacionais seguidas, por exemplo, pelo setor aéreo. Ademais é preciso analisar a viabilidade técnica, econômica e ambiental das produções que serão orientadas pela nova política. Para a CNT, é preciso que sejam incluídas na proposta outras fontes de energia, como o biometano, além de garantias reais que o combustível avançado renovável seja, de fato, compatível quimicamente com o combustível substituído. Por fim, é fundamental que a proposta estabeleça a realização de teste de viabilidade técnica e mecânica do combustível avançado renovável a fim de evitar problemas para os veículos e para os usuários do transporte de cargas e passageiros.



AUTOR:

Deputado federal Ricardo Barros (PP/PR).



EMENTA:

Estabelece o Programa Nacional dos Combustíveis Avançados Renováveis, com o objetivo de incentivar a pesquisa e fomentar a produção e o consumo dos biocombustíveis avançados.



TRAMITAÇÃO:

CME; CMADS; CCJC; Plenário; Urgência (art. 155 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD).



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



RELATOR DE PLENÁRIO:

Deputado federal Pedro Lupion (UNIÃO/PR).

PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que inclua a utilização do biometano, o respeito à compatibilidade das regras e boas práticas internacionais utilizadas pelas empresas aéreas, a obrigatoriedade da realização de testes que comprovem a viabilidade técnica e mecânica do combustível, a inclusão do mandato único para os biocombustíveis e a comprovação química e mecânica da compatibilidade do combustível avançado renovável com o combustível fóssil que será substituído.





PL 3.100/2021

Parcelamento de multas do TRC

POSICIONAMENTO

O decreto n.º 10.282, de 20 de março de 2020, reconheceu o transporte rodoviário de cargas como atividade essencial para o país. A pandemia da covid-19 demonstrou a importância do trabalho das transportadoras e dos profissionais autônomos, que não se furtaram a auxiliar o país em um momento tão delicado. Quando todos se recolhiam para tentar barrar o vírus, as empresas de transporte mantiveram suas atividades e garantiram o abastecimento das cidades, o transporte dos insumos e o envio das vacinas para todas as regiões do Brasil. Para o transporte, a vida, a alimentação e a segurança dos brasileiros vieram em primeiro lugar. Mas, mesmo mantendo suas atividades, o setor sofreu um impacto financeiro forte. A indústria deixou de produzir; o comércio precisou fechar suas portas; e muitas mercadorias não foram transportadas. Como consequência da crise sanitária, muitos dos débitos tributários e não tributários não foram pagos, gerando um passivo financeiro para empresas e caminhoneiros autônomos. A proposta é meritória e merece prosperar.



AUTOR:

Deputado federal Evair Vieira de Melo (PP/ES).



EMENTA:

Institui o Programa Especial de Regularização Tributária de Motoristas Profissionais de Transporte Rodoviário de Cargas (PRT-Caminhoneiros) na Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil e na PGFN, o Programa de Regularização de Débitos não Tributários de Motoristas Profissionais de Transporte Rodoviário de Carga (PRD-Caminhoneiros) junto à ANTT, ao DNIT e à PGF e autoriza o BNDES a formalizar termos aditivos aos contratos de financiamento ou refinanciamento de dívidas de pessoas físicas e jurídicas cujo objeto social seja, exclusivamente, o transporte rodoviário de cargas, de que trata o art. 2º da lei n.º 11.442/2007, inclusive aquelas que se encontrarem em recuperação judicial.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado federal Carlos Chiodini (MDB/SC).



PROPOSTA:

Aprovação do PL 3.100/2021.



PL 4.392/2021

Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas

POSICIONAMENTO

A Constituição Federal de 1988 determina, em seu art. 230, a gratuidade nos transportes coletivos urbanos para pessoas com mais de 65 anos. O Estatuto do Idoso regulamentou o benefício da gratuidade previsto constitucionalmente. Contudo, coube aos municípios arcar com o financiamento da gratuidade prevista pela União. No Brasil, o custeio do transporte público depende quase que exclusivamente da arrecadação da tarifa paga pelos usuários, cabendo aos municípios o aporte para financiar as gratuidades previstas no Brasil. Os municípios não possuem capilaridade financeira para arcar com os custos e com a crise econômica gerada pela pandemia da covid-19, com isso o cenário se torna ainda mais preocupante. O projeto busca solucionar ou garantir o benefício tarifário aos idosos, que é uma importante conquista social. Nesse sentido, estabelece que o financiamento da gratuidade prevista constitucionalmente será da União. A CNT apoia a iniciativa, que busca resolver um dos gargalos da gratuidade no transporte público brasileiro.



AUTORES:

Senadores Nelsinho Trad (PSD/MS) e Giordano (MDB/SP).



EMENTA:

Institui o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI) e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CDU; CIDOSO; CFT; CCJC; Plenário - Urgência (art. 155 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD).



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



RELATOR NO PLENÁRIO:

Deputado federal Isnaldo Bulhões Jr. (MDB/AL).



PROPOSTA:

Aprovação do PL 4.392/2021.



PL 4.512/2021

Emissão de licença única

POSICIONAMENTO

O transporte rodoviário de produtos perigosos é o segmento do transporte rodoviário de cargas mais regulamentado no Brasil. Apesar de toda a regulamentação técnica e jurídica, os governos estaduais e municipais vêm colocando em vigor legislações concorrenciais que estabelecem licenças e/ou cadastros para o transporte rodoviário que, além de burocráticas, são onerosas, não contribuem para a segurança e não têm embasamento técnico adequado. Até este momento, existem em vigência 26 licenças ou cadastros estaduais, publicados por 26 das 27 Unidades da Federação. Nesse sentido, é necessária uma proposta que estabeleça um regramento único aplicado em todo o território nacional.



AUTOR:

Deputado federal Paulo Vicente Caleffi (PSD/RS).



EMENTA:

Altera a lei n.º 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 10.273/2018 – CMADS; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta na CCJC.



RELATORA NA CCJC:

Deputada federal Bia Kicis (PL/DF).



PROPOSTA:

Aprovação do PL 4.521/2021.



PL 13/2022

Rastreamento de animais de estimação

POSICIONAMENTO

A proposição objetiva oferecer o serviço de rastreamento no transporte de animais de estimação no transporte de passageiros. Entendemos que a matéria é meritória e deve ser entendida como mais um produto dentro da cesta de serviços que, hoje, as companhias aéreas podem disponibilizar aos consumidores. Entretanto, alguns pontos, como a não obrigatoriedade na prestação do serviço, a possibilidade de cobrança pelo serviço e a definição de cães e gatos como animais de estimação, devem ser observados para que tenhamos uma medida efetiva e sustentável, sob o ponto de vista operacional, a todas as empresas de grande ou pequeno porte e que não pressionem ainda mais os custos do setor, que sofreu fortemente, no último ano, com o preço do querosene de aviação e com a variação do câmbio. Por fim, o projeto deve garantir a segurança e o bem-estar dos passageiros, da tripulação e dos animais transportados, visando à segurança do voo e de todos os que usam o serviço aéreo.



AUTOR:

Deputado federal Alencar Santana Braga (PT/SP).



EMENTA:

Determina às empresas de transporte de passageiros a implantação de rastreamento no transporte de PETs – animais de estimação.



TRAMITAÇÃO:

CMADS; CVT; CCJC; e Plenário - Urgência (art. 155 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD).



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



RELATOR NO PLENÁRIO:

Deputado federal Fred Costa (PATRIOTA/MG).



PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que observe as peculiaridades do transporte aéreo e a segurança do voo e dos usuários.



PDL 69/2022

Fim do circuito fechado

POSICIONAMENTO

Com o pretexto de incentivar a inovação, setores que não têm compromisso com a segurança e com os direitos dos passageiros tentam promover um retrocesso no sistema de transporte rodoviário, com prejuízos para milhões de brasileiros. A CNT é favorável a uma competição saudável e em condições iguais entre as empresas, desde que todas sigam as mesmas normas de segurança e as mesmas regras de capacitação de motoristas e dos demais profissionais e recolham os mesmos seguros e tributos.

A obstinação do transporte não regular de eliminar o circuito fechado, agora com o argumento de plenitude do uso da frota, tangencia o debate sobre o que realmente é almejado: a criação de um fretamento (atividade privada) com atuação similar à do transporte regular (serviço público), contudo sem os mesmos ônus.

O transporte não regular é uma modalidade privada de transporte coletivo de passageiros prestada paralelamente ao transporte regular (serviço público). Embora sejam materialmente iguais (destinam-se ao transporte coletivo de pessoas), tais atividades encontram-se subordinadas a regimes jurídicos completamente diferentes.

A existência de regras diferenciadas entre o transporte não regular e o transporte regular, como é o caso do circuito fechado, não significa reserva de mercado, como usualmente é argumentado. Para a efetiva garantia do direito social ao transporte, configura-se como fundamental a preservação do serviço público, já que, somente nessa atividade, o Estado pode impor (como, de fato, impõe) ônus regulatórios intimamente ligados ao bem-estar social, como é o caso, exemplificativamente, das gratuidades e dos descontos tarifários.



AUTOR:

Deputado federal Márcio Labre (PL/RJ).



EMENTA:

Susta a portaria n.º 27, de 3 de março de 2022, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que padroniza o procedimento de fiscalização previsto na resolução ANTT n.º 4.287, de 13 de março de 2014.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC; e Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado federal Arthur Oliveira Maia (UNIÃO/BA).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PDL n.º 69/2022.



MPV 1.147/2022

*Redução de PIS/Cofins
para o transporte aéreo*

POSICIONAMENTO

A medida provisória (MPV) é um importante instrumento de retomada do setor aéreo e um incentivo necessário ao setor de turismo. Ao reduzir as alíquotas de PIS/Cofins incidentes sobre as receitas decorrentes da atividade de transporte aéreo regular de passageiros, o Poder Executivo reconhece que as empresas aéreas ainda sofrem os impactos da pandemia da covid-19. A redução das alíquotas é fundamental para evitar que ocorra uma crise na atividade de transporte aéreo regular de passageiros, que poderia vir a comprometer a continuidade de prestação desse serviço. Por fim, a medida auxilia o setor a buscar mecanismos para que a população volte a utilizar os serviços aéreos. Todavia, acreditamos que a MPV é uma importante oportunidade para gerar capacitação, treinamento e qualidade de vida aos trabalhadores do setor aéreo. Nesse sentido, foi apresentada a emenda 47, do deputado federal Wellington Roberto (PL/PB), que destina as contribuições compulsórias das empresas áreas do setor privado para o SEST SENAT.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Altera a lei n.º 14.148, de 3 de maio de 2021, que instituiu o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse) e reduz a zero por cento as alíquotas da contribuição para o Programa de Integração Social e o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público - PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins incidentes sobre as receitas decorrentes da atividade de transporte aéreo regular de passageiros.



TRAMITAÇÃO:

Urgência (art. 62, CF/1988).



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o recebimento pelo Plenário da Câmara dos Deputados.



PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que acate a emenda 47 e possibilite a ampliação da prestação de serviço do SEST SENAT para os trabalhadores do setor aéreo em todas as regiões do país.



MPV 1.153/2022

Seguro da carga e fim do DDR

POSICIONAMENTO

A medida provisória (MPV) atende a uma antiga e importante reivindicação do transporte rodoviário de cargas do país. A contratação do seguro feita exclusivamente pelo transportador estabelece o fim da Carta de Direito de Regresso (DDR), o que será de suma importância para a redução do custo logístico das empresas transportadoras e trará mais segurança aos veículos, às cargas e aos motoristas profissionais. A MPV garante um gerenciamento de riscos em conformidade com a carga transportada, respeitando as suas especificidades e garantindo que, no caso de sinistros, todas as partes sejam devidamente ressarcidas. A medida evita prejuízos para o transportador e para o proprietário do bem transportado. Até a edição da MPV, havia espaço para a contratação do seguro pelo embarcador; e isso gerava inúmeras perdas e prejuízos para as empresas de transporte, visto que, quando ocorria um sinistro, o embarcador transferia a responsabilidade para o transportador, que não havia contratado o seguro ao confiar na dispensa e acabava ficando com o prejuízo, sem ter como indenizar o proprietário da carga. Ao estabelecer o seguro como obrigação exclusiva do transportador, a medida provisória trouxe clareza no procedimento a ser adotado, a fim de evitar duplicidade ou falta de seguro. Os transportadores do Brasil desejam contratar o seguro da carga transportada para garantir a indenização em casos de sinistro. Por fim, vale destacar que o texto fez uma exceção para a contratação direta do transportador autônomo pelo embarcador, portanto não há de se falar em aumento de custos para os transportadores autônomos ou qualquer impedimento para a sua contratação direta pelo embarcador, que poderá arcar com o seguro nesse caso.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Dispõe sobre a prorrogação da exigência do exame toxicológico periódico, altera a lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, altera a lei n.º 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas, e altera a lei n.º 11.539, de 8 de novembro de 2007, quanto às cessões de analistas de Infraestrutura e especialistas em Infraestrutura Sênior.



TRAMITAÇÃO:

Urgência (art. 62, CF/1988).



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o recebimento pelo Plenário da Câmara dos Deputados.



PROPOSTA:

Aprovação da medida provisória com o acatamento das emendas 02 e 03, de autoria do deputado federal Pedro Westphalen (PP/RS), que aprimoram o texto da medida.



MPV 1.157/2023

Alíquota zero de PIS/Cofins para o diesel

POSICIONAMENTO

De forma acertada, o governo do presidente Lula optou por dar segmento à política de redução do preço do diesel. Nesse contexto, publicou, no seu segundo dia de mandato, a medida provisória n.º 1.157/2023, que estabelece alíquota zero de PIS/Cofins para o diesel até o dia 31/12/2023. A manutenção da alíquota zerada era uma questão imprescindível para os modais de transporte que utilizam o combustível como seu principal insumo. A medida contribuiu para a estabilização da economia, evitando o impacto inflacionário de uma possível reoneração imediata dos combustíveis e garantindo para as empresas o crédito presumido. A rápida ação do Poder Executivo federal trouxe um alívio imediato ao transporte de passageiros e cargas em diversos modais. O texto ainda possibilita um tempo adequado para que o governo possa decidir sobre o modelo de política de preços que usará na Petrobras e abre espaço para o debate sobre a pesada carga tributária arcada pelo setor de transporte.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Reduz as alíquotas da Contribuição para o Programa de Integração Social e o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre operações realizadas com óleo diesel, biodiesel, gás liquefeito de petróleo, álcool, querosene de aviação, gás natural veicular e gasolina.



TRAMITAÇÃO:

Urgência (art. 62, CF/1988).



SITUAÇÃO ATUAL:

Matéria despachada.



PROPOSTA:

Aprovação integral da medida provisória n.º 1.157/2023.



MPV 1.160/2023

Retorno do voto de qualidade do CARF

POSICIONAMENTO

O retorno do voto de qualidade do Carf é considerado um retrocesso para os julgamentos do Conselho de Administração de Recursos Fiscais. O chamado voto duplo estabelece que, em caso de empate em um julgamento, o desempate será feito por um conselheiro que represente a Fazenda Nacional. Tal medida foi revogada em 2020, por ser considerada pelo Congresso Nacional uma forma indireta de aumento da arrecadação da União. O Código Tributário Nacional é claro ao definir, em seu artigo 112, que, em caso de dúvida, deve-se decidir em favor do contribuinte. Quando há um empate durante uma deliberação do Carf, fica evidente que há posições claramente divergentes, não podendo a Fazenda Nacional, que advoga em favor do Estado, ser o voto de minerva da decisão.

A medida ainda determina, dentre outros pontos, o Litígio Zero para o parcelamento de débitos no valor de até 60 salários mínimos. Outra novidade estabelecida pela MPV é o fim do recurso ao Carf para valores abaixo de mil salários mínimos, o que também pode gerar prejuízos aos contribuintes que precisarem utilizar a Justiça Comum, que, por sua vez, ficará ainda mais sobrecarregada.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Dispõe sobre a proclamação do resultado do julgamento, na hipótese de empate na votação no âmbito do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais, e sobre a conformidade tributária no âmbito da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e altera a lei n.º 13.988, de 14 de abril de 2020, para dispor sobre o contencioso administrativo fiscal de baixa complexidade.



TRAMITAÇÃO:

Urgência (art. 62, CF/1988).



SITUAÇÃO ATUAL:

Matéria despachada.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento da matéria ou aprovação de um substitutivo com a inclusão das emendas 15; 16 e 27, do deputado federal Pedro Westphalen (PP/RS), para a supressão do voto de qualidade e do limite de mil salários mínimos e para que a adesão ao programa Litígio Zero possa ser realizada até o dia 31/12/2023.





*Senado
Federal*



PLS 272/2016

Atos terroristas

POSICIONAMENTO

No transporte urbano de passageiros por ônibus, a violência tem levado à perda de vidas e a incalculáveis prejuízos sociais e econômicos. Mesmo sendo um direito social, o transporte público sofre com a insensatez de quem acredita que a violência e a destruição de coletivos são formas aceitáveis de manifestação. O primeiro registro de incêndio proposital de ônibus urbanos no Brasil aconteceu no Rio de Janeiro, durante protestos realizados em 1987. Nos últimos 30 anos, foram 4.370 ônibus coletivos urbanos incendiados de forma criminosa. Os números apontam para enormes prejuízos à economia do país, assim como para uma grave problemática social que computou, no período de 30 anos, 20 óbitos e 63 pessoas feridas gravemente em atentados no transporte urbano. O cenário exige o compromisso pelo desenvolvimento de políticas públicas e alterações legislativas que garantam o aumento da segurança nas rodovias e cidades brasileiras, de forma a coibir o crescente número da insegurança pública no transporte de passageiros. Nesse sentido, é imprescindível que o incêndio em veículos de transporte público de passageiros seja considerado ato de terrorismo.



AUTOR:

Senador Lasier Martins (PDT/RS).



EMENTA:

Altera a lei n.º 13.260, de 16 de março de 2016, a fim de disciplinar com mais precisão condutas consideradas como atos de terrorismo.



TRAMITAÇÃO:

CCJ (arquivada ao final da legislatura).



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a apresentação de requerimento de desarquivamento.



PROPOSTA:

Aprovação do PLS 272/2016.



PEC 110/2019

Reforma tributária

POSICIONAMENTO

O setor transportador está acompanhando, com grande atenção, as propostas de reforma tributária em curso, no cenário nacional. As distorções estruturais do sistema tributário brasileiro prejudicam a competitividade das empresas e o crescimento econômico do país. A CNT, comprometida com o engrandecimento socioeconômico do Brasil, apoia uma reforma tributária ampla que traga justiça, neutralidade e simplicidade ao Sistema Tributário Nacional, sem aumento da atual carga tributária global e setorial e respeitando as especificidades do setor transportador e de infraestrutura.



AUTORES:

Senador Davi Alcolumbre (UNIÃO/AP) e outros.



EMENTA:

Altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CCJ; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJ.

PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que garanta a manutenção da carga tributária global e setorial; o creditamento integral para os insumos de transporte e da folha de pagamento; a exoneração integral na exportação do serviço de transporte; o tratamento diferenciado setorial para o transporte e para a infraestrutura; a manutenção do serviço social e de aprendizagem; a transparência dos dados; e o ajuste no prazo de transição. Por fim, o texto a ser aprovado deve estabelecer que não haverá a criação de tributos seletivos com oneração do setor de transporte.



PL 5.544/2019

Devolução do valor do frete

POSICIONAMENTO

Apesar de a proposta aparentemente trazer uma garantia, ela pode trazer impactos ao desenvolvimento dos setores envolvidos (ecommerce e cargas), além de gerar impactos ao consumidor.

Acrescer a obrigação de devolução imediata do valor do frete pode aumentar os impactos mencionados relativos ao aumento dos custos do transporte. Isso se deve ao fato de que um valor adicional seria acrescido ao preço do frete, considerando uma taxa de reembolso a ser considerada pela estimativa de entregas não realizadas no prazo estabelecido.

Assim, a medida traz prejuízos aos diversos elos da cadeia de varejo, afetando o consumidor, que seria obrigado a arcar com o aumento dos custos gerais causados pela norma e, até mesmo, prejudicando ou inviabilizando pequenos negócios.

Outro ponto ignorado pelo projeto são as diferentes dimensões e fatores ligados às possíveis causas de atraso na entrega de uma mercadoria que não podem ser simplesmente imputados ao fornecedor. O prazo de entrega e o seu cumprimento são um diferencial relevante considerado na contratação de empresas de transporte de mercadorias pelos estabelecimentos e também pelo consumidor, de modo que é inadequado supor que não há empenho por parte dos fornecedores e prestadores de serviço no cumprimento dos prazos de entrega.

Por outro lado, a medida faz um recorte inadequado das situações de eventual mora relativa à entrega de mercadorias. O projeto pretende tratar um atraso eventual mínimo de, por exemplo, um dia, da mesma forma de um caso mais extremo de atraso, como semanas ou meses.

Por fim, vale notar que também é ignorado que o consumidor já possui garantias eficazes no caso de atrasos de mercadorias, como reclamação em órgãos administrativos, cancelamento do pedido e restituição de valores e de eventuais perdas e danos.



AUTOR:

Senador Randolfe Rodrigues (REDE/AP).



EMENTA:

Altera a lei n.º 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para prever a penalidade de reembolso do valor do frete a empresas que descumpram o prazo de entrega de produtos acordado em contrato.



TRAMITAÇÃO:

CTFC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CTFC.



PROPOSTA:

Pela rejeição e arquivamento do PL 5.544/2019.



PL 79/2020

Recursos para o SEST SENAT

POSICIONAMENTO

Embora o SEST e o SENAT já atuem em prol da qualificação e do bem-estar dos trabalhadores de todos os segmentos de transporte, ofertando serviços e capacitação voltados às especificidades dos setores rodoviário, aéreo, aquaviário, ferroviário, metroviário e portuário, essas entidades recebem recursos advindos exclusivamente do setor rodoviário, o que limita a capacidade financeira do sistema para disponibilizar atividades para esses profissionais e suas famílias.

Nesse sentido, a destinação dos recursos depositados em fundos especiais (sujeitos a contingenciamentos e à constituição de reserva de contingência) e direcionados ao SESI/SENAI poderá ampliar a oferta de programas alinhados às políticas públicas voltadas à produtividade e geração de empregos em todos os modais de transporte. A proposta legislativa não onerará o setor produtivo, alterando apenas a destinação dos valores que já são arrecadados, a título de contribuição compulsória sobre a folha de pagamento.

A atualização das normas existentes será uma resposta eficaz ao descompasso histórico e à crise fiscal instalada, na medida em que reestruturam as competências e centralizam a prestação do serviço social e de qualificação profissional em um único sistema, com manifesta *expertise*. Isso permitirá maior disponibilidade de serviços especializados voltados ao trabalhador do transporte, melhoria na qualidade dos serviços ofertados à sociedade, bem como a interconexão entre modais de transporte, reduzindo custos operacionais e aumentando a eficiência da atividade transportadora.



AUTOR:

Senador Wellington Fagundes (PL/MT).



EMENTA:

Altera os decretos-leis n.º 6.246, de 5 de fevereiro de 1944, n.º 9.403, de 25 de junho de 1946, e n.º 1.305, de 08 de janeiro de 1974, e as leis n.º 5.461, de 25 de junho de 1968, e n.º 8.706, de 14 de setembro de 1993, para determinar que as contribuições de todos os trabalhadores do transporte e dos transportadores autônomos sejam recolhidas em favor do SEST e do SENAT.



TRAMITAÇÃO:

CAE; CAS.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CAE.



PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que estabeleça o envio das contribuições das empresas de transporte de todos os modais para o SEST SENAT.



PL 949/2020

Suspensão de recolhimento de tributos

POSICIONAMENTO

Em meio à pandemia gerada pela covid-19, o Parlamento busca soluções para socorrer a população e o setor econômico. Nesse sentido, o PL 949/2020 objetiva desonerar a folha de pagamentos durante o período de pandemia. Porém, o efeito da medida pode ser danoso para os trabalhadores do setor transportador. Ao desonerar a folha de pagamento, a proposta também suspende 100% da arrecadação das contribuições para o Sistema S.

O SEST SENAT realiza um trabalho imprescindível no atendimento dos profissionais do transporte durante a pandemia. As entidades do Sistema S relacionadas ao setor de transporte mantiveram seus atendimentos e foram para diversos pontos nas estradas brasileiras, para dar suporte ao transportador, levando alimentação e cuidados com a saúde, enquanto todos os comércios e serviços foram fechados. Um corte dessa magnitude também terá um efeito perverso sobre as famílias de milhões de brasileiros pela redução drástica dos atendimentos de saúde e da capacitação profissional.

O setor transportador é uma atividade essencial e conta com o suporte do SEST SENAT para dar continuidade ao seu trabalho. Só em 2021, o SEST proporcionou, gratuitamente, mais de 5,6 milhões de atendimentos em saúde e qualidade de vida, incluindo assistência à saúde, educação para a saúde, programa de prevenção de acidentes e esporte, lazer e cultura, nos formatos presencial e online. Já o SENAT realizou 5 milhões de atendimentos em desenvolvimento profissional, incluindo cursos presenciais, webaulas e palestras. O transporte precisa do SEST SENAT, e o país precisa do setor transportador para garantir o abastecimento e a entrega de medicamentos e insumos.



AUTOR:

Senador Irajá Abreu (PSD/TO).



EMENTA:

Estabelece medidas de desoneração da folha de pagamentos para garantir a subsistência dos empreendimentos e a manutenção de empregos durante o Estado de Emergência de Saúde Pública de Importância Nacional (Espin), declarado em razão da pandemia da covid-19.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 1.124/2020 – CAE; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CAE.

PROPOSTA:

Rejeição da proposta e arquivamento da matéria.



PL 4.042/2020

Faixas não edificáveis

POSICIONAMENTO

A segurança da população e das operações de transporte devem fazer parte do dia a dia das empresas. Uma das formas mais eficientes de garantir essa segurança no setor ferroviário é a existência das faixas não edificáveis. Para tanto, incide faixa não edificável de 15 metros, contada a partir do término da área de domínio. Há a necessidade de distância em razão dos impactos na segurança operacional das ferrovias, dos riscos para terceiros e da potencialização de conflitos urbanos. Ao contrário das rodovias, onde as faixas de domínio são maiores e há maior facilidade para a parada dos automóveis, em uma situação indesejada de acidente, no caso das ferrovias, a prudência recomenda, como regra e sempre que for possível, estabelecer uma faixa livre e desimpedida de pessoas e edificações para o caso de um eventual descarrilamento com tombamento de vagões em movimento.



AUTOR:

Senador Rodrigo Cunha (PSDB/AL).



EMENTA:

Altera a lei n.º 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CI; CDR.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CI.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 4.042/2020.



PL 4.552/2020

Parcelamento de dívidas trabalhistas

POSICIONAMENTO

A pandemia do novo coronavírus gerou sérios problemas sanitários em todo o mundo. As medidas para contenção do vírus são fundamentais no combate à covid-19, contudo acabam por se refletir, de forma negativa, na economia brasileira. O *lockdown*, as regras de distanciamento social e o toque de recolher são algumas das ações que impactam a economia dos estados e dos municípios. Superar a pandemia é a maior prioridade do país.

Porém, é fundamental um olhar cuidadoso nos reflexos econômicos e na saúde financeira das empresas. O PL 4.552/2020 permite o parcelamento de dívidas trabalhistas cuja execução judicial seja iniciada durante a vigência do estado de calamidade pública decorrente da pandemia do novo coronavírus ou até dez meses após o seu término.

Tal medida auxilia as empresas a honrarem suas dívidas e assegura ao trabalhador credor o recebimento de valor mínimo à sua subsistência, o qual será devidamente corrigido monetariamente. As empresas desejam honrar suas obrigações, dentre elas as trabalhistas. Para tanto, é preciso que a dívida possa ser parcelada, visto o atual momento de extrema dificuldade vivido por elas.



AUTOR:

Senador Chico Rodrigues (PSB/RR).



EMENTA:

Permite o parcelamento de dívidas trabalhistas cuja execução judicial seja iniciada durante a vigência do estado de calamidade pública decorrente da pandemia do coronavírus ou até 10 meses após o seu término.



TRAMITAÇÃO:

CAS; CAE.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CAS.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 4.552/2020.



PL 2.646/2020

Debêntures de infraestrutura

POSICIONAMENTO

As debêntures incentivadas de infraestrutura são títulos privados relacionados a projetos de investimento na área que usufruem de benefícios tributários e se constituem como um bom mecanismo de financiamento de longo prazo para as empresas. Elas funcionam como instrumentos de captação de recursos no mercado de capitais. Ou seja, a própria empresa concessionária pode organizar a emissão desses títulos conforme a necessidade de inversões.

Os aperfeiçoamentos propostos nos marcos legais das debêntures incentivadas e dos fundos de investimento em infraestrutura visam, em linhas gerais, aumentar a atratividade das debêntures incentivadas no mercado internacional, reduzir os riscos de emissão, ampliar a lista de segmentos a serem contemplados com benefícios fiscais, facilitar e estimular a operação dos fundos e fortalecer o mercado secundário desses títulos.



AUTORES:

Deputado federal João Maia (PL/RN) e outros.



EMENTA:

Dispõe sobre as debêntures de infraestrutura; altera a lei n.º 9.481, de 13 de agosto de 1997, a lei n.º 11.478, de 29 de maio de 2007, a lei n.º 11.312, de 27 de junho de 2006, a lei n.º 12.431, de 24 de junho de 2011, e a lei n.º 12.712, de 30 de agosto de 2012; e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando apresentação de parecer no Plenário.



RELATOR NO PLENÁRIO:

Senador Wellington Fagundes (PL/MT).



PROPOSTA:

Aprovação do texto da Câmara dos Deputados.



PL 4.470/2020

Transporte rodoviário remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros

POSICIONAMENTO

No ano de 2021, O Congresso Nacional aprovou o PL 3.819/2020, que resultou na lei n.º 14.298/2022. Com a criação da nova norma, foram estabelecidos os critérios de outorga mediante autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Portanto, o Congresso Nacional debateu, de forma profunda, as novas normas para o modelo autorizativo, o que faz com que o PL 4.470/2020 perca seu objeto. É importante lembrar que a nova lei de autorizações para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é fruto de um amplo debate que buscou, especialmente, garantir a segurança dos usuários e a saúde financeira das empresas que buscam o novo modelo para começar os seus negócios.



AUTOR:

Senador Chico Rodrigues (PSB/RR).



EMENTA:

Altera a lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a ANTT, a Antaq e o DNIT, e dá outras providências para criar a categoria do transporte remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros.



TRAMITAÇÃO:

CAE; CAS.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CAE.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 4.470/2020.



PLP 197/2021

MEI Caminhoneiro

POSICIONAMENTO

A lei complementar n.º 188/2021 possibilitou a inscrição do transportador autônomo de cargas como microempreendedor individual (MEI), uma modalidade simplificada de negócio. Com a adesão, o autônomo passa a ter o Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) e deverá emitir notas fiscais a cada serviço prestado. Nesse sentido, caso faça a opção pela modalidade, o caminhoneiro terá sua personalidade jurídica alterada. A nova lei complementar também altera o modelo de atendimento dos caminhoneiros no SEST SENAT.

Para acessar os serviços de treinamentos, capacitações e saúde, o profissional autônomo deverá pagar o valor integral dos serviços. É fundamental ressaltar que os motoristas profissionais possuem uma série de reciclagens e capacitações obrigatórias por lei e que são extremamente necessárias para garantir a segurança do profissional, do veículo e das pessoas que circulam pelas estradas do país. O PLP 197/2021 busca reverter esse cenário negativo para o profissional autônomo, retomando o modelo contributivo para o Sistema S do Transporte e garantindo os atendimentos para os motoristas e as suas famílias.



AUTOR:

Senador Jorginho Mello (PL/SC).



EMENTA:

Altera a lei complementar n.º 123, de 14 de dezembro de 2006 (Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte), e a lei ordinária n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003, a fim de permitir que os MEI caminhoneiros possam contribuir para o sistema SEST SENAT.



TRAMITAÇÃO:

CAE; CI; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CAE.



PROPOSTA:

Aprovação do PLP 197/2021.



PL 1.949/2021

Tanque suplementar

POSICIONAMENTO

Hoje, a norma regulamentadora (NR) 16.6.1 é clara ao afirmar que as quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos não devem ser consideradas para a contagem das operações de transporte de inflamáveis que contabilizam a periculosidade e resultam na necessidade de pagamento do adicional ao motorista empregado.

O projeto de lei n.º 1.949/2021 busca reafirmar o que já está previsto na referida norma regulamentadora. Nesse sentido, ele estabelece uma maior segurança jurídica para as empresas que, para a previsibilidade do seu empregado e das cargas, estão em constante renovação das suas frotas, as quais possuem tanques com maior capacidade de armazenamento.



AUTOR:

Deputado federal Celso Maldaner (MDB/SC).



EMENTA:

Acresce dispositivo à Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo decreto-lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943, para estabelecer a não caracterização como perigosas das atividades ou operações que envolvam exposição às quantidades de inflamáveis contidas em tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, na forma que especifica.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o despacho da Mesa do Senado Federal.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 1949/2021 na forma do texto já aprovado pela Câmara dos Deputados.



PL 2.159/2021

Licenciamento ambiental

POSICIONAMENTO

Transportar de forma segura, eficiente e com menor impacto ambiental é um dos pilares do transporte defendidos pela CNT. Para tanto, é fundamental que se construa uma infraestrutura robusta que possibilite a intermodalidade para uma logística integrada e eficaz.

O excesso de burocracia gerado pela atual Política Nacional do Meio Ambiente (lei n.º 6.938/1981) inviabiliza novos projetos e impede a consolidação de um transporte mais limpo. Os modais menos poluentes, como o ferroviário e o hidroviário, são de interesse econômico, social e ambiental para o país. Todavia, a falta de objetividade do processo de licenciamento ambiental dificulta o avanço da participação desses modais.

Nesse sentido, o Sistema CNT defende a necessidade de desburocratizar e objetivar os processos de regulação ambiental, por meio, por exemplo, da adoção de mecanismos da tecnologia da informação e da maior integração institucional pública. É imprescindível garantir praticidade e transparência de informação aos processos autorizativos ambientais com o intuito de simplificar o procedimento regulatório.

A modernização e unificação dos processos de licenciamento reduzem os atrasos em obras e os custos de projetos de infraestrutura. O texto aprovado pela Câmara dos Deputados estabelece importantes avanços legais que podem viabilizar, de forma mais dinâmica, as obras de infraestrutura lineares.



AUTORES:

Deputado federal Luciano Zica (PT/SP) e outros.



EMENTA:

Dispõe sobre o licenciamento ambiental, regulamenta o inciso IV do § 1º do art. 225 da Constituição Federal e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CRA; CMA; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CRA e na CMA.



PROPOSTA:

Aprovação do texto da Câmara dos Deputados.

SAIBA MAIS:

Também tramita, no Senado Federal, o PLS 168/2018, que cria a Lei Geral de Licenciamento Ambiental, estabelecendo normas gerais para o licenciamento de atividades ou empreendimentos utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação do meio ambiente e institui a avaliação ambiental estratégica (AAE).



PL 3.278/2021

Marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana

POSICIONAMENTO

A revisão da Política Nacional de Mobilidade Urbana é um passo importante na reestruturação do serviço de transporte público no Brasil. Hoje, o transporte público é um direito social, ao qual o cidadão deve ter acesso em sua multimodalidade, ônibus, trem e metrô, exercendo um direito constitucional. O transporte coletivo deve ser visto como uma ferramenta para o bom funcionamento das cidades e na efetividade da mobilidade urbana. Contudo, é latente a necessidade de uma alteração profunda nas normas legais que determinam as regras para o funcionamento do transporte público no Brasil. É preciso, dentre outros pontos, visitar conceitos como a tarifa de remuneração e tarifa pública ou de utilização, além das regras de financiamento das diversas gratuidades previstas nas legislações do país. Por fim, vale lembrar que é preciso olhar a mobilidade urbana de todos os seus ângulos e respeitar as características populacionais das diversas regiões do país. Nesse sentido, a CNT apoia a reforma da atual Política Nacional de Mobilidade Urbana e defende um transporte de qualidade para todos os brasileiros.



AUTOR:

Senador Antonio Anastasia (PSD/MG).



EMENTA:

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a lei n.º 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001.



TRAMITAÇÃO:

CI (arquivada ao final da legislatura).



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a apresentação de requerimento de desarquivamento.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 3.278/2021.



PL 2.193/2022

Política de Mobilidade Urbana

POSICIONAMENTO

Hoje, o problema da mobilidade urbana é resultante da elevada taxa de urbanização das cidades brasileiras, que estão cada vez mais densas e interligadas. Ao problema se alia a deficiência de um planejamento integrado de transportes que estruture os grandes fluxos. A mobilidade urbana deve ser integrada, e cada modal de transporte deve ser utilizado de acordo com a demanda regional. Nesse sentido, é preciso expandir as redes de alta capacidade, que são os trens e metrô, e organizar a mobilidade nas cidades. Para tanto, é preciso criar uma Autoridade Metropolitana que organize e planeje as linhas para que a população tenha um transporte público organizado e eficiente.



AUTORES:

Deputados federais José de Filippi (PT/SP) e Carlos Zarattini (PT/SP).



EMENTA:

Institui as diretrizes da Política Metropolitana de Mobilidade Urbana (PMMU), cria o Pacto Metropolitano da Mobilidade Urbana e o Sistema de Informações dos Transportes Metropolitanos (Sitram), com a Autoridade Metropolitana de Transportes e o Fundo Metropolitano de Transporte Público, e dá outras providências.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o despacho.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 2.193/2022, na forma do texto aprovado pela Câmara dos Deputados.



PL 1.205/2022

Ressarcimento da despesa com combustível do TAC pelo ETC

POSICIONAMENTO

O ordenamento jurídico afasta qualquer atuação normativa que culmine em retirar o caráter competitivo das atividades econômicas livres, tal qual a atividade de transporte rodoviário de cargas.

Se não cabe ao Estado, em sua intervenção direta, substituir-se aos agentes privados e ao mecanismo de alocação entre oferta e demanda, suplantando a concorrência pela regulação, tampouco será possível, em sua intervenção indireta, na condição de agente normativo e regulador, afastar o regime concorrencial das atividades econômicas privadas (arts. 170, 173 e 174 da Constituição Federal de 1988).

Todavia, ao estabelecer que o valor do combustível não integrará o frete a ser pago ao TAC, sendo valor a ser pago de forma apartada e destacada pelo tomador do serviço, o projeto de lei não atende aos limites da intervenção indireta do Estado e atua diretamente sobre o preço do transporte rodoviário de cargas, distorcendo a concorrência de forma desproporcional e inconstitucional.

O projeto de lei, ainda, ao propor o acréscimo do parágrafo único, do art. 6º, da lei n.º 11.442/2007, veda a atuação de determinados agentes econômicos – empresas de navegação e partes relacionadas – em atividade econômica que, conforme amplamente indicado acima, não é sequer objeto de autorização – transporte rodoviário de contêineres –, acaba por criar uma reserva indevida de mercado e tem como consequência a diminuição da concorrência, que prejudica o consumidor na medida em que pressiona o frete para cima.

É manifestamente inconstitucional proibir que determinados agentes econômicos realizem atividade econômica franqueada à livre iniciativa sem condicionamentos, sob a alegação de que

exercem pressão competitiva sobre os transportadores rodoviários de cargas. Se há condutas anticompetitivas a serem examinadas, como consta da justificativa do projeto, elas deverão ser endereçadas ao Cade para que, enquanto autoridade da concorrência e em sede da sua competência repressiva, instaure procedimento administrativo atento ao devido processo legal e apure a existência ou não de ilícito concorrencial após a análise de todas as circunstâncias de mercado e elementos de prova juntados aos autos.



AUTOR:

Senador Lucas Barreto (PSD/AP).



EMENTA:

Altera a lei n.º 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, e revoga a lei n.º 6.813, de 10 de julho de 1980, para estabelecer o caráter ressarcitório da despesa com combustível pelas Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC).



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o despacho da Mesa do Senado Federal.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 1.205/2022.



PL 3.027/2022

Sistema Nacional de Informações de Qualidade do Ar

POSICIONAMENTO

A proposição reflete uma preocupação legítima especialmente para as comunidades urbanas. Há que se considerar que a criação de uma política nacional de qualidade do ar e de um sistema nacional de informações de qualidade do ar, com princípios, objetivos e instrumentos, bem como sobre as diretrizes relativas ao gerenciamento de fontes poluidoras, é meritória. Entretanto, as dimensões continentais do país, associadas à sua imensa diversidade socioeconômica, retratam condições de qualidade do ar muito variadas para os seus 5.570 municípios, indicando a necessidade de se ter muito cuidado na proposição, sob pena de se regulamentar algo de impossível controle ou efetivamente irrealizável. Nesse sentido, o texto aprovado pela Câmara dos Deputados em 2022 apresentou importantes avanços no aperfeiçoamento da norma proposta. Contudo, ainda é necessário observar os problemas que podem surgir com a prerrogativa de estabelecimento de regimentos próprios pelos estados e pelo Distrito Federal. A atividade do transporte, de forma geral, possui operações e empreendimentos em mais de um estado. Portanto, as regras devem ser definidas pela União, estabelecendo-se um padrão nacional.



AUTOR:

Deputado federal Paulo Teixeira (PT/SP).



EMENTA:

Institui a Política Nacional de Qualidade do Ar e cria o Sistema Nacional de Informações de Qualidade do Ar.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o despacho da Mesa do Senado Federal.



PROPOSTA:

Supressão integral do art. 9º e do parágrafo único, do art. 6º, do PL 3.027/2022.

IMPORTANTE:

Já tramita, no Senado Federal, o PL 4.262/2021, que institui a Política Nacional de Qualidade do Ar, cria o Sistema Nacional de Informações sobre Qualidade do Ar. Nesse sentido, a CNT apoia que as duas matérias tramitem em conjunto. Vale ressaltar que o PL 4.262/2021 também precisa de aperfeiçoamentos que garantam a aplicabilidade da norma.





Poder Executivo

Representação e defesa de interesses



Poder Executivo

O Poder Executivo tem como função primordial a execução de leis para a efetivação de direitos e a implantação de políticas públicas para atender aos principais anseios e às necessidades da sociedade. A titularidade do Poder Executivo federal é exercida por um presidente democraticamente eleito.

Em 1º de janeiro de 2023, o presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva, tomou posse para um mandato de quatro anos. Em seu discurso, Lula ressaltou a importância de planejar os investimentos públicos e privados na direção de um crescimento econômico sustentável. Também destacou a estruturação de um novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), o qual deverá ser um impulsionador da geração de empregos no país.

Os investimentos em infraestrutura de transporte, a implementação da multimodalidade e a redução do Custo Brasil estão entre as principais bandeiras da CNT. Para que as pautas se efetivem em políticas públicas e investimentos, é necessária a garantia de segurança jurídica e atratividade econômica para os investidores nacionais e internacionais.

A CNT tem como missão a defesa dos interesses das empresas transportadoras junto ao Poder Executivo federal e atua com transparência para que os temas tenham prioridade na agenda pública do país.

Transportar é possibilitar a movimentação de toda a produção brasileira. É o transporte que leva, de ponta a ponta, o que é plantado, colhido e fabricado no país. O comércio, a indústria, o agronegócio e as pessoas são interligados pelo transporte e pela logística. Por isso, um transporte eficiente, rápido, seguro e eficaz é primordial na retomada econômica do país. O transporte é o que move o Brasil em todas as suas direções.

Importantes passos foram dados nos últimos anos. As aprovações do Marco Regulatório das Ferrovias e do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar) são exemplos de normas que podem fomentar investimentos e uma logística mais barata e eficiente.

O orçamento aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado pelo Poder Executivo no início do ano acena, de forma positiva, para a recuperação de vias, para o investimento em sinalizações e para a construção de uma infraestrutura robusta e que, de fato, espelhe as dimensões continentais do Brasil.

A CNT mantém o posicionamento de que o novo governo precisa avançar em uma agenda de aprimoramento da política pública de infraestrutura de transporte, de modernização do ambiente negocial e do arcabouço regulatório nacional para garantir a segurança jurídica e, conseqüentemente, os investimentos privados.

Temas como a reforma tributária, a política de preços dos combustíveis, a segurança pública, a continuidade das concessões e investimentos públicos em obras e recuperação rodoviária devem ser prioridade no primeiro ano de gestão.

O setor produtivo ainda se recupera da crise econômica causada pela pandemia que atingiu o mundo nos últimos três anos. As empresas foram fortemente impactadas e buscam o reequilíbrio econômico e a retomada dos seus empreendimentos. A partir deste momento, a Confederação apresenta suas solicitações, sugestões institucionais e soluções para a modernização do país e a retomada do crescimento econômico e da geração de empregos.

Lista de siglas

Lista de siglas

AGU	<i>Advocacia-Geral da União</i>
Anac	<i>Agência Nacional de Aviação Civil</i>
ANP	<i>Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis</i>
ANPD	<i>Autoridade Nacional de Proteção de Dados</i>
Antaq	<i>Agência Nacional de Transportes Aquaviários</i>
ANTT	<i>Agência Nacional de Transportes Terrestres</i>
Anvisa	<i>Agência Nacional de Vigilância Sanitária</i>
Bacen	<i>Banco Central</i>
CC	<i>Casa Civil da Presidência da República</i>
CGU	<i>Controladoria-Geral da União</i>
DNIT	<i>Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes</i>
EPL	<i>Empresa de Planejamento e Logística S.A.</i>
Ibama	<i>Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis</i>
Infraero	<i>Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária</i>
M.Cidades	<i>Ministério das Cidades</i>
M.Comunicações	<i>Ministério das Comunicações</i>
M.Defesa	<i>Ministério da Defesa</i>

Lista de siglas

M.Esporte	<i>Ministério do Esporte</i>
M.Mulheres	<i>Ministério das Mulheres</i>
M.Planejamento	<i>Ministério do Planejamento e Orçamento</i>
M.Saúde	<i>Ministério da Saúde</i>
M.Transportes	<i>Ministério dos Transportes</i>
Mapa	<i>Ministério da Agricultura e Pecuária</i>
MCTI	<i>Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação</i>
Mcult	<i>Ministério da Cultura</i>
MDAAF	<i>Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar</i>
MDH	<i>Ministério dos Direitos Humanos e Cidadania</i>
MDIC	<i>Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços</i>
MDR	<i>Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional</i>
MDS	<i>Ministério do Desenvolvimento Social, Assistência, Família e Combate à Fome</i>
MEC	<i>Ministério da Educação</i>
MF	<i>Ministério da Fazenda</i>
MGISP	<i>Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos</i>
MIR	<i>Ministério da Igualdade Racial</i>

Lista de siglas

MJSP *Ministério da Justiça e Segurança Pública*

MMA *Ministério do Meio Ambiente*

MME *Ministério de Minas e Energia*

MPA *Ministério da Pesca e Aquicultura*

MPI *Ministério dos Povos Indígenas*

M.Previ *Ministério da Previdência Social*

MRE *Ministério das Relações Exteriores*

MTE *Ministério do Trabalho e Emprego*

MTUR *Ministério do Turismo*

PF *Polícia Federal*

PGFN *Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional*

Portos e Aeroportos *Ministério de Portos e Aeroportos*

PRF *Polícia Rodoviária Federal*

SCOM *Secretaria de Comunicação Social*

SG *Secretaria-Geral*

SRI *Secretaria das Relações Institucionais*

Valec *Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.*

Planejamento, desburocratização do Estado e financiamento da infraestrutura

A CNT, em seu documento “O Transporte Move o Brasil”, afirma que o equacionamento da fórmula “planejamento, desburocratização e investimento” é essencial para que o país aproveite o seu enorme potencial de desenvolvimento.

O nosso sistema de transporte precisa de grandes investimentos. Além disso, é urgente a realização de ajustes para se reduzirem a burocracia e os custos para serem permitidos ganhos de produtividade nos próximos anos.

A CNT entende que a retomada do planejamento sistêmico de longo prazo no transporte também é uma condição necessária para a viabilização do crescimento continuado da economia brasileira. Devem ser aprimoradas as diretrizes definidas na Política Nacional de Transportes (PNT), de forma a orientar a população, os agentes públicos e os possíveis investidores em transporte, seja em sua operação, seja no fornecimento de infraestrutura. Além de um planejamento adequado e eficiente, fazem-se necessários ajustes no arcabouço regulatório do setor transportador.

Planejamento para o fortalecimento do transporte

TEMA:

Planejamento para o fortalecimento do transporte.

CONTEXTO:

Fragilidade da Política Nacional de Transportes (PNT) e processos de planejamento global e setoriais descontinuados.

PROPOSTAS:

1. *Aprimoramento da PNT.*
2. *Atualização e Promoção do Plano Nacional de Transporte com a divulgação de cronograma factível de desembolsos.*
3. *Participação da iniciativa privada na seleção de projetos de infraestrutura de transporte.*
4. *Desenvolvimento de políticas de incentivo à atividade dos Operadores de Transporte Multimodal (OTM).*
5. *Modernização das normas e técnicas construtivas no país.*
6. *Desenvolvimento dos marcos jurídicos necessários para o adequado funcionamento do transporte.*
7. *Suspensão da portaria MInfra n.º 1.724/2022, que “disciplina a inspeção acreditada de projetos, obras e serviços relacionados a empreendimentos de infraestrutura de transporte no âmbito do Ministério da Infraestrutura (MInfra) e das suas entidades vinculadas”, para que seja aberto novo processo de consulta pública.*

O segundo pilar da agenda de desenvolvimento da infraestrutura passa pelas ações de desburocratização e aumento da eficiência do Estado brasileiro, que impõem à sociedade uma elevada carga tributária e a contraprestação em bens e serviços públicos que não suprem as necessidades da população.

A regulação da economia é essencial para a proteção da sociedade e das empresas, bem como para o próprio desenvolvimento econômico, mas não pode ser mal concebida e prejudicar a inovação e eficiência do setor produtivo.

O setor transportador está acompanhando, com grande atenção, as propostas de reforma tributária em curso no cenário nacional, incluindo a criação da Secretaria Extraordinária da Reforma Tributária pelo Ministério da Fazenda. As distorções estruturais do sistema tributário brasileiro prejudicam a competitividade das empresas e o crescimento econômico do país.

A CNT, comprometida com o engrandecimento socioeconômico do Brasil, apoia uma reforma tributária ampla que traga justiça, neutralidade e simplicidade ao Sistema Tributário Nacional, sem aumento da atual carga tributária global e setorial e respeitando as especificidades do setor transportador e de infraestrutura.

Um importante avanço na modernização do país que também merece a atenção do poder público é o incentivo a medidas alternativas de solução de conflitos. Caberá ao Estado reconhecer a relevância e a eficiência do uso de mediação ou arbitragem, propondo políticas públicas voltadas à resolução alternativa de conflitos relacionados

Reforma administrativa

TEMA:

Reforma administrativa.

CONTEXTO:

Elevados custos e baixa eficiência da administração estatal.

PROPOSTA:

Realização de reforma administrativa que promova a redução constante dos custos da máquina pública e amplie a eficiência do Estado.

Tributação

TEMA:

Tributação das empresas de transporte e custo operacional.

CONTEXTO:

Distorções estruturais do sistema tributário brasileiro que prejudicam a competitividade das empresas e o crescimento econômico do país.

PROPOSTAS:

- 1. Realização de uma reforma tributária ampla que traga justiça, neutralidade e simplicidade ao sistema tributário nacional, sem aumento da atual carga tributária global e setorial.*
- 2. Tornar permanente a desoneração da folha de pagamentos e ampliá-la para os demais modais de transporte.*
- 3. Reconhecimento legal de que os valores da folha de pagamento e os seus encargos passam ser reconhecidos como créditos para fins de apuração de PIS/Cofins.*
- 4. Reconhecimento da atividade do transportador internacional de cargas como exportador de serviço.*
- 5. Fim da incidência do IOF.*
- 6. Não incidência do IPTU sobre imóveis vinculados a concessões de serviços públicos e, no caso de incidência, o poder concedente deverá reconhecer a cobrança como causa de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão afetados.*
- 7. Manutenção dos benefícios tributários aplicados na construção e manutenção de embarcações, inclusive as inscritas no Registro Especial Brasileiro (REB), hoje ameaçadas por projetos de lei em tramitação no Congresso Nacional.*
- 8. Desoneração do custeio do transporte público coletivo de passageiros.*

Formas alternativas para a solução de conflitos

TEMA:

Formas alternativas para solução de conflitos.

CONTEXTO:

Elevados custos da judicialização para a resolução de conflitos.

PROPOSTAS:

1. *Reconhecer a relevância e a eficiência do uso de mediação ou arbitragem, propondo políticas públicas voltadas à resolução alternativa de conflitos relacionados a contratos assinados entre o poder público e a iniciativa privada.*
2. *Avanços na legislação para o reconhecimento de acordos individuais e privados formalizados para pôr fim a impasses contratuais de modo a garantir a não judicialização de temas já solucionados e fechados.*

Além de um planejamento adequado e uma intensa desburocratização do país, para que a infraestrutura nacional seja desenvolvida, é necessária a realização de altos volumes de investimentos públicos e privados em obras nos diversos segmentos do transporte e da logística.

Um levantamento da CNT identificou que o investimento da União em transporte, no ano de 2021, foi o menor dos últimos 20 anos, ao se compararem os montantes de cada ano corrigidos pela inflação.

Mesmo com o crescimento da participação privada no financiamento da infraestrutura, o poder público deve estar preparado para aportar recursos em projetos sem atratividade para os investimentos privados, mas, mesmo assim, com forte importância socioeconômica.

O Radar CNT do Transporte - LOA 2023 constatou que o orçamento da União para o setor em 2023 é de R\$ 18,7 bilhões, montante três vezes maior que a proposta inicial, enviada pelo Poder Executivo ao Congresso Nacional no Projeto de Lei Orçamentária. O feito contou com forte atuação da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que mobilizou parlamentares e a equipe de transição do governo e alertou sobre os impactos decorrentes das sucessivas reduções de investimento que o setor vem acumulando em vários anos.

Embora o aumento orçamentário tenha sido aprovado, cabe ao novo governo garantir esforços para que o montante seja liberado para a sua execução livre das ações de contingenciamento dos investimentos governamentais.

A CNT apoia a Proposta de Emenda Constitucional n.º 01, de 2021, a qual determina que 70% dos recursos arrecadados com outorgas onerosas de obras e serviços de transportes sejam reinvestidos no próprio setor. A proposta é oriunda de acordo da Frenlogi e da CNT. A matéria já foi aprovada em dois turnos pelo Senado Federal. A proposta atende aos anseios de melhorias na infraestrutura brasileira para incentivar o crescimento da área em todos os seus modais.

Para que os investimentos privados em infraestrutura sejam incentivados e a fim de assegurar a capacidade financeira de execução desses projetos por parte da União, a CNT acredita serem necessárias as seguintes ações combinadas.

Financiamento da infraestrutura nacional

TEMA:

Financiamento da infraestrutura nacional.

CONTEXTO:

A realidade brasileira é caracterizada por um cenário de insuficientes investimentos públicos e pela baixa participação da iniciativa privada no financiamento da infraestrutura nacional, em virtude de diversos entraves burocráticos e econômicos.

PROPOSTAS:

- 1. Fortalecimento do mercado de capitais no país, com destaque para as debêntures de infraestrutura e os fundos de infraestrutura.*
- 2. Estímulo à aplicação de recursos de organismos multilaterais nos projetos de transporte.*
- 3. Eliminação dos entraves à entrada de capital estrangeiro para o investimento em infraestrutura.*
- 4. Compromisso do Poder Executivo com a aprovação do PL n.º 2.646/2020, visando ao fortalecimento do mercado de debêntures de infraestrutura.*
- 5. Desoneração dos investimentos na infraestrutura de transporte e logística.*
- 6. Promoção de um programa de parcerias público-privadas (PPPs) patrocinadas para a manutenção de rodovias de forma a reduzir a pressão no orçamento exercida pela necessidade de constante manutenção da malha rodoviária.*

7. Aumento da participação da iniciativa privada em novas concessões.

8. Aplicação integral dos recursos da Cide-Combustíveis e exclusão dessa contribuição da base de incidência da Desvinculação de Receitas da União (DRU).

9. Iniciativa do Poder Executivo para a edição de medida que estabeleça uma vigência contínua do Reparto, beneficiando os setores portuário e ferroviário de cargas e de passageiros.

10. Destinação dos recursos arrecadados com outorgas onerosas de obras e serviços de transporte para reinvestimento no próprio setor.

Operação das empresas, crédito e custeio

A economia brasileira tem um histórico de pequenos períodos de crescimento seguidos de intensas crises econômicas que impactam diretamente a atividade transportadora. Os efeitos mais perversos dessas crises são prolongados pelo excesso de regras e pela burocracia.

O cenário de dificuldades no ambiente negocial piorou consideravelmente com o advento da crise econômica causada pela pandemia da covid-19, que assola a sociedade mundial desde 2020.

O cenário de crise exigiu que fossem adotadas medidas que facilitassem o acesso ao crédito, suspendessem o pagamento de tributos e de contratos de financiamento correntes e possibilitassem os avanços nas agendas de desburocratização, de forma a se abrandarem as dificuldades econômicas para viabilizar a recuperação das empresas e a preservação de empregos.

Mesmo com o atendimento, por parte do Governo Federal, de uma série de demandas apresentadas pela CNT, diversos modais de transporte ainda sofrem os efeitos da crise econômica. Por esse motivo, a recuperação das empresas ainda depende da manutenção das ações implementadas e da aplicação de novas políticas públicas que viabilizem a retomada econômica do país.

Ademais, é importante que se aproveite o momento para se complementar o atendimento de demandas do setor, de forma a diminuir os custos da atividade transportadora, como com pessoal e combustíveis.

O combustível é um dos principais insumos de diversos modais da atividade transportadora, e o seu custo acaba impactando fortemente a composição do preço dos serviços de transporte de cargas e de passageiros. Por esse motivo, o Poder Executivo deve enfrentar as disfunções existentes para impedir a elevação excessiva no preço do insumo.

A política de preços de combustíveis estabelecida pela Petrobras desde 2016 adota a paridade internacional para a definição dos valores em suas refinarias, que, muitas vezes, apresenta aumentos sucessivos em um curto espaço de tempo. Tal política, dentre outros problemas, retira a previsibilidade dos preços, essenciais para a negociação dos valores dos serviços, e impõe elevados aumentos acumulados.

No tocante ao tema biocombustível, a Confederação reconhece a importância do RenovaBio. Contudo, a elevação da mistura de biodiesel no diesel deve ser acompanhada e justificada por critérios técnicos, com a realização de testes laboratoriais e mecânicos para o estabelecimento de um percentual seguro para a operação de máquinas e equipamentos do ciclo diesel. Nesse sentido, a CNT defende a manutenção do percentual de 10% até a comprovação de que a elevação não prejudicará os veículos e não elevará os custos de manutenção e de emissão de poluentes.

Fundo de combustíveis

TEMA:

Preço e qualidade do combustível.

CONTEXTO:

O combustível é um dos principais insumos de diversos modais da atividade transportadora; e o seu custo acaba impactando fortemente a composição do preço dos serviços de transporte de cargas e de passageiros. O Poder Executivo federal deve enfrentar as disfunções existentes para impedir a elevação excessiva no preço do insumo.

PROPOSTAS:

- 1. Estruturar um mecanismo de repasse de aumentos de forma a oferecer previsibilidade e segurança operacional ao mercado consumidor de combustíveis.*
- 2. Limitar, por decisão do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), a 10% a alíquota de mistura do biodiesel ao diesel até a realização de teste laboratorial e mecânico para o estabelecimento do percentual seguro de biodiesel para a operação de máquinas e equipamentos do ciclo diesel.*
- 3. Publicar, por meio de ato da ANP, as novas especificações do biodiesel de transesterificação, garantindo-se a sua compatibilidade com a realidade nacional e com as tecnologias de motores do Proconve P8. Garantir que haja atenção para especificidades da operação de cada modo de transporte, considerando a necessidade de realização prévia de testes.*
- 4. Promover a participação da CNT como membro designado no CNPE.*
- 5. Aprovar a diversificação da matriz de produção dos biocombustíveis, permitindo-se a utilização de novas fontes de biodiesel com viabilidade comprovada por testes. Garantir que haja atenção para especificidades da operação de cada modo de transporte.*
- 6. Promoção de uma política de desoneração do diesel ferroviário, com a renovação da isenção das alíquotas no decreto n.º 10.638/2021.*
- 7. Isenção de ICMS para o combustível utilizado nas navegações interior e de cabotagem, a exemplo do que está previsto para a navegação de longo curso na lei n.º 9.432/1997.*
- 8. Revisão do modelo de precificação do querosene de aviação (QAV) no Brasil, assim como a redução e equalização das alíquotas de ICMS sobre o insumo.*
- 9. Instituição de política tarifária para o setor ferroviário, considerando as variações do preço do diesel (acima e abaixo do índice de correção dos contratos de concessão das ferrovias).*
- 10. Apoio para garantir processo gradual da descontinuidade do óleo diesel S500 pelo S10, realizando estudos e testes específicos sobre os impactos para o setor ferroviário brasileiro (consulta pública ANP n.º 11/2022 e PL 302/2022).*

Questões Trabalhistas

A CNT discute as relações de trabalho do setor transportador, além das demandas de modernização das relações de trabalho entre empregados e empregadores.

Entre os temas mais pujantes, está a continuidade a ser feita pelo novo governo acerca da revisão das normas regulamentadoras, cumprindo o cronograma estabelecido na Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP), que visa excluir os excessos e as disfunções nas normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho e de atividades perigosas que demandem uma burocracia desnecessária para as empresas. Nesse sentido, além do cumprimento do calendário, deve-se priorizar a revisão das NRs 16 e 18. Há ainda de se respeitarem as Normas já revisadas e que, por vezes, são desconsideradas pela Justiça do Trabalho, como é o caso da NR-16, no que tange ao tanque suplementar ou superior a 200 litros dos veículos.

Devemos lembrar que a legislação trabalhista necessita de atualização perene a fim de alcançar as mudanças da sociedade. Nesse aspecto, a CNT reconhece as alterações realizadas nos últimos anos, mas alguns temas ainda não receberam a atenção devida, como a reformulação da CBO, o aprimoramento na regulamentação dos temas de cotas para aprendizes e pessoas com deficiência. Por fim, faz-se necessário reforçar e defender os avanços advindos da Lei da Modernização Trabalhista (lei n.º 13.467/2017).

As empresas ainda sofrem com os efeitos e as consequências econômicas da pandemia da covid-19, que ainda dificultam a retomada da atividade de diversas empresas ou, até mesmo, impedem que o setor de transporte gere novas vagas de trabalho. Nesse sentido, o parcelamento dos débitos trabalhistas executados na pandemia é uma pauta importante para os empresários

que desejam quitar suas dívidas e aos trabalhadores que necessitam receber o que já foi determinado judicialmente, mas que, por vezes, é inviável o pagamento em parcela única.

Outros temas, como a penhora online, que inviabiliza o pagamento dos salários dos trabalhadores, os depósitos judiciais, o dano extrapatrimonial, o trabalho intermitente, além da convenção n.º 158, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), precisam ser enfrentados em 2023 pelo Poder Executivo federal.

Normas regulamentadoras

TEMA:

Revisão das normas regulamentadoras.

CONTEXTO:

As Normas Regulamentadoras (NRs) são disposições complementares ao capítulo V da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), consistindo-se em obrigações, direitos e deveres a serem cumpridos por empregadores e trabalhadores com o objetivo de garantir um trabalho seguro e sadio, prevenindo a ocorrência de doenças e acidentes de trabalho.

PROPOSTAS:

- 1.** *Alteração da NR-16 (Atividades e Operações Perigosas com Inflamáveis), pois, conforme estudo do IPT, não existe fato gerador para a manutenção do pagamento de adicional de periculosidade, visto que o risco ocupacional médio dos trabalhadores é 65 mil vezes menor do que o risco social médio na sociedade brasileira para casos de morte em eventos com fogo.*
- 2.** *NR-18 (subitem 18.17.2 - Contêineres) - revogar a proibição do reuso de contêineres marítimos em áreas de vivência.*
- 3.** *Edição de norma permitindo o parcelamento de dívidas trabalhistas executadas na pandemia da covid-19. Comprometimento do Poder Executivo com a aprovação dos projetos de lei (PLs) n.º 2.863/2020 e n.º 4.552/2020.*

Cotas para aprendizes

TEMA:

Revisão da base de cálculo da cota de aprendizagem.

CONTEXTO:

O cumprimento da cota para a contratação de aprendizes, prevista no art. 429 da CLT, tem sido motivo de grande dificuldade enfrentada por determinadas atividades econômicas, inclusive para o transporte rodoviário de passageiros, cargas e logística, haja vista que tal artigo dispõe que a cota de 5% a 15% deve ser calculada tomando-se por base as atividades que demandem formação profissional. A partir do decreto n.º 5.598/2005, a CBO tornou-se referência para o cálculo de cotas. A princípio, funções que não exigem formação profissional em nível de aprendizagem, como motoristas profissionais, equivocadamente passaram a ser incluídas no cálculo das cotas de contratação obrigatória de aprendizes pelas empresas.

PROPOSTA:

A CNT sugere estabelecer que atividades que demandem aptidões física, mental e sensorial plenas, a exemplo de motoristas e cobradores, não sejam computadas na base de cálculo das cotas para aprendizes. Portanto, a revisão das normas que regulamentam a matéria é premente, em especial quanto à identificação precisa das funções que demandam formação ou qualificação profissional, incluindo as demais ocupações existentes no setor de transporte. Paralelamente, sugerimos ainda a edição de ato normativo do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), com a exclusão de atividades que não se enquadram na base de cálculo da quota legal por não demandarem formação técnico-profissional metódica.

Cotas para pessoas com deficiência

TEMA:

Revisão da base de cálculo da cota para pessoas com deficiência.

CONTEXTO:

A legislação estabelece que as empresas com cem ou mais empregados são obrigadas a contratar de 2% a 5% de pessoas com deficiência, sem fixar qualquer exceção. Entretanto, algumas atividades empresariais exigem trabalhadores com aptidão física plena, como o transporte de passageiros e de cargas, sob pena de expor o próprio trabalhador com deficiência a situações de riscos, bem como terceiros e demais trabalhadores.

PROPOSTA:

Estabelecer que determinadas atividades que demandam aptidão física, mental e sensorial plena não sejam computadas na base de cálculo das cotas de contratação de pessoas com deficiência. Tais atividades não deveriam ser computadas para cotas.

Penhora online

TEMA:

Bloqueio eletrônico de valores pela penhora online.

CONTEXTO:

As empresas sofrem diariamente em execuções processuais com as penhoras online, comprometendo o seu funcionamento devido ao bloqueio de capital de giro e fluxo de caixa, fundamentais para manutenção de empregos e pagamento de fornecedores e funcionários. A substituição da penhora em dinheiro por outras medidas garantistas no processo executivo é impositiva para a manutenção da vida empresarial e a empregabilidade no país, sob pena de o bloqueio das contas das empresas encerrar suas atividades, gerando prejuízos à economia, à sociedade e ao Estado. Frequentemente, empresas de transporte sofrem bloqueios em suas contas correntes em valores exorbitantes, extrapolando o valor das condenações das ações trabalhistas das quais elas são partes e, em alguns casos, afetam até as contas dos sócios.

PROPOSTA:

Propõe-se que a possibilidade de penhora online seja apenas aplicável em execução definitiva; que o ato judicial de realização do bloqueio não seja delegável sob nenhuma hipótese; que haja previsão legal de responsabilização pessoal em razão do cometimento de excesso de penhora, seja por culpa, seja por dolo; e que seja estabelecido prazo razoável para que o juiz despache a petição de desbloqueio, sob pena de responsabilização.

Tanque suplementar

TEMA:

Adicional de periculosidade em tanque de combustível acima de 200 litros.

CONTEXTO:

A NR-16, que prevê, no seu subitem 16.6.1, que as quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos não são consideradas para efeito da aplicação de definição de trabalho em condições de periculosidade, todavia a Justiça do Trabalho segue condenando as empresas de transporte rodoviário de cargas e passageiros.

PROPOSTA:

Apoio do Poder Executivo para a aprovação do PL 1.949/2021 e respeito pela Justiça do Trabalho às diretrizes estabelecidas pela referida Norma Regulamentadora.

Depósitos judiciais

TEMA:

Correção monetária de depósitos judiciais.

CONTEXTO:

O débito trabalhista é corrigido com índice superior ao aplicado aos depósitos judiciais, o que prejudica as empresas.

PROPOSTA:

Alterar a CLT para estabelecer que os depósitos judiciais para fins recursais e para a garantia do juízo tenham a mesma correção dos débitos trabalhistas, pois a aplicação do mesmo índice de correção trará isonomia.

Dano extrapatrimonial e trabalho intermitente

TEMA:

Dano extrapatrimonial e trabalho intermitente na Lei de Modernização Trabalhista.

CONTEXTO:

A CNT tem trabalhado, junto aos três Poderes, na defesa da lei n.º 13.467/2017. No Supremo Tribunal Federal, nesse sentido, a Confederação faz parte, como requerente ou amicus curiae, de duas Ações Declaratórias de Constitucionalidade (ADCs 58 e 62), de sete Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs 5.766, 5.826, 5.829, 5.870, 6.050, 6.069, e 6.982) e uma Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF 657).

PROPOSTAS:

- 1. Apoio do Poder Executivo para a manutenção da redação sobre dano extrapatrimonial introduzida pela Lei da Modernização Trabalhista, em especial em relação ao limite da indenização.*
- 2. Apoio do Poder Executivo para a manutenção da redação do contrato de trabalho intermitente introduzida pela Lei da Modernização Trabalhista.*

Convenção 158 da OIT

TEMA:

Proibição da demissão sem justa causa.

CONTEXTO:

A Convenção 158 da Organização Internacional do Trabalho proíbe que o empregador finde o contrato de trabalho do seu empregado sem a aplicação da dispensa imotivada. A determinação pode prejudicar a geração de novos empregos e levar a efeitos negativos já vislumbrados nos 35 países que ratificaram a Convenção.

PROPOSTA:

Apoio do Poder Executivo para a manutenção da denúncia do decreto n.º 2.100, que é discutida na ADI 1.625 e na ADC 39, sendo a CNT requerente da última.

Débitos trabalhistas

TEMA:

Ações emergenciais para a recuperação econômica das empresas.

CONTEXTO:

Os efeitos da pandemia da covid-19 ainda são sentidos pelo setor produtivo nacional e têm dificultado a recuperação econômica das empresas; e o diferimento do pagamento de tributos federais pode representar um abrandamento na crise que se abateu sobre as empresas.

PROPOSTA:

Edição de norma permitindo o parcelamento de dívidas trabalhistas executadas na pandemia da covid-19. Comprometimento do Poder Executivo com a aprovação do PL 2.863/2020.

Segurança pública

A escalada da violência e do crime organizado em todo o país tem colocado em risco as atividades do setor transportador e a prestação de serviços à sociedade.

A violência não traz impactos negativos somente para as empresas, mas, também, os governos perdem em arrecadação, os trabalhadores têm sua segurança afetada, a sociedade vê diminuída a qualidade de serviços, há aumento de custos e o país perde em competitividade.

O quadro exige ações em curto, médio e longo prazos que garantam o aumento da segurança nas operações do transporte.

TEMA:

Segurança pública e a atividade transportadora.

CONTEXTO:

Elevados índices de incidentes de roubos de cargas no transporte de cargas e de incêndio de ônibus no transporte de passageiros e altos índices de vandalismo e roubos de cabos no transporte metroferroviário de passageiros.

PROPOSTAS:

- 1. Desenvolvimento de políticas públicas de enfrentamento à violência no transporte.*
- 2. Aumentar a pena do crime de receptação qualificada, com o consequente cancelamento do CNPJ da empresa que permitir, facilitar ou ocultar o crime de receptação.*
- 3. Apoio do Poder Executivo para a aprovação da alteração legislativa que promova o aumento das penas para os crimes de incêndio de ônibus.*
- 4. Adequar a legislação para o enquadramento do tipo penal e o aumento da pena nos crimes de roubo de cabos e outros componentes no transporte ferroviário de cargas e metroviário de passageiros.*
- 5. Desenvolvimento de política de enfrentamento à violência nos rios brasileiros, com abordagens específicas para a realidade regional.*
- 6. Ampliar a participação social no processo de formulação de políticas públicas de enfrentamento aos incidentes de segurança no transporte.*
- 7. Adequar a legislação para o enquadramento do tipo penal e o aumento da pena.*
- 8. Enquadrar como receptação a utilização de veículos em apropriação indébita por plataformas de aplicativos.*

Meio ambiente

A questão ambiental é integrante da agenda de desenvolvimento nacional e de interesse prioritário para todos os segmentos da economia, inclusive para o setor transportador.

A infraestrutura inadequada do país e a baixa integração entre os modais do transporte são as principais responsáveis pela maior emissão de poluentes atmosféricos pela atividade transportadora.

Para o desenvolvimento econômico sustentável, é essencial a implementação de políticas públicas que melhorem a infraestrutura, otimizem a matriz do transporte, fomentem a multimodalidade e promovam um melhor desempenho ambiental do setor transportador.

TEMA:

Meio ambiente.

CONTEXTO:

A má qualidade da infraestrutura nacional, o padrão atual da matriz de transporte e a baixa eficiência no consumo de combustíveis são os principais fatores de impacto da atividade transportadora no meio ambiente. O cenário aponta para a necessidade de revisão da burocracia para o cumprimento de normas ambientais e o desenvolvimento de políticas públicas que promovam a maior eficiência ambiental da atividade transportadora.

PROPOSTAS:

- 1.** *Desburocratização, padronização, modernização tecnológica e agilização dos procedimentos de licenciamento ambiental.*
- 2.** *Desenvolvimento de um programa que contemple a implantação de tecnologias veiculares limpas, treinamento de condução econômica, adoção de melhores práticas implementadas no país e no exterior, entre outras ações.*
- 3.** *Efetivação da lei n.º 14.440/2022 (Renovar), que estabelece incentivos para a reciclagem automotiva.*

Ações estratégicas para o SEST SENAT

O Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), há 29 anos, têm se firmado como substanciais colaboradores do desenvolvimento do transporte no Brasil. Desde a sua criação, em 14 de setembro de 1993, pela lei n.º 8.706, o SEST SENAT tem como propósito transformar a realidade dos trabalhadores do transporte e elevar a competitividade das empresas do setor.

Administrado pela CNT, o SEST SENAT atua na formação e na qualificação de profissionais para o mercado de trabalho. Com metodologias atraentes e conteúdos que atendem às demandas do mercado, a instituição prepara os profissionais para a execução das atividades com eficiência, reflexão crítica e segurança, a fim de enfrentarem todos os desafios da atividade transportadora em qualquer segmento. Além disso, a entidade os torna aptos a operarem novas tecnologias. O cuidado com a saúde e com o bem-estar dos trabalhadores do transporte e dos seus dependentes também está na essência da atuação do SEST SENAT. São oferecidos atendimentos de saúde nas especialidades de odontologia, fisioterapia, nutrição e psicologia, com equipes altamente capacitadas. O SEST SENAT entende que cuidar da saúde desses profissionais é essencial para garantir um transporte mais eficiente, mais seguro e com mais qualidade para toda a sociedade.

Os efeitos dessa atuação, porém, transcendem o transporte: eles beneficiam famílias, municípios em que o SEST SENAT está instalado e suas regiões e toda a sociedade brasileira. Atualmente, a instituição mantém mais de 160 unidades em todas as regiões vizinhas do país, com infraestruturas modernas e ambientes favoráveis a práticas educativas e com espaços, ferramentas e tecnologias dedicados ao conhecimento e à qualificação, bem como à preservação da saúde e do bem-estar de milhões de brasileiros.

É fundamental destacar que a manutenção dos serviços ofertados pelo SEST SENAT torna-se possível pelos recursos provenientes das contribuições compulsórias das empresas do setor rodoviário sobre a folha de pagamento dos seus empregados e dos transportadores autônomos. Dessa forma, o setor produtivo investe em melhorias das condições de trabalho para agregar valor à entrega de seus serviços.

Cabe, ainda, ressaltar que todos os atendimentos do SEST SENAT são disponibilizados de forma inteiramente gratuita aos trabalhadores do transporte de todos os modais (rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário), embora os recursos sejam advindos exclusivamente do setor rodoviário.

Para garantir a continuidade e ampliação desse serviço essencial para o desenvolvimento do transporte e da sociedade brasileira, o Governo Federal deve assumir o compromisso de não alterar e preservar os atuais normativos legais relativos ao Sistema S, respeitando a autonomia das entidades de caráter privado, a gestão e a garantia dos seus recursos já existentes, advindos da contribuição compulsória das empresas de transporte e transportadores autônomos do setor rodoviário, bem como trabalhar para o aumento da base de arrecadação que sustenta essa prestação de serviço, considerando todos os modais do transporte, conforme propostas de alteração legal.

Outros temas de interesse do SEST SENAT junto ao Poder Executivo federal também merecem atenção. Por exemplo, atualmente, a entidade não faz parte das discussões e deliberações das Câmaras Temáticas de Educação e Saúde para o Trânsito e de Transporte Rodoviário, deixando de trazer ao debate importantes elementos técnicos sob a perspectiva do setor de transporte.

TEMA:

Ações estratégicas para o SEST SENAT.

CONTEXTO:

O Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) são entidades do Sistema S que ofertam serviços de saúde e capacitação profissional de forma gratuita para os trabalhadores de todos os modais de transporte (rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário), embora os recursos que mantêm os serviços das entidades sejam advindos exclusivamente do setor rodoviário. O SEST SENAT também tem trabalhado para garantir serviços mais aderentes à realidade das empresas transportadoras e, nesse sentido, é fundamental que seja realizada a adequação das normas vigentes para a capacitação de motoristas, bem como o compartilhamento de dados para o aprimoramento das ações.

PROPOSTAS:

1. *Garantia dos recursos já existentes advindos da contribuição compulsória das empresas de transporte e transportadores autônomos, majoritariamente do setor rodoviário, e aumento da base de arrecadação, considerando todos os modais do transporte, conforme propostas de alteração legal. Essa proposta se concretiza com a aprovação do PL 79/2020 e do PLP 197/2021 e a não aprovação de nenhuma legislação contrária à forma de arrecadação disposta na lei n.º 8.706/1993.*

2. *Garantia da efetiva fiscalização do recolhimento das contribuições compulsórias das empresas de transporte e dos transportadores autônomos em favor do SEST SENAT por parte da Receita Federal do Brasil (RFB).*

3. *Disponibilização ao SEST SENAT de dados declaratórios e arrecadatórios por contribuinte referentes às contribuições compulsórias destinadas ao SEST e ao SENAT, administradas pela Receita Federal. Esses dados servirão de base para estudos e monitoramento da arrecadação das instituições.*

4. *Publicação de resolução do Contran que permita que os cursos normatizados pelo Conselho e ministrados pelo SENAT sejam, independentemente da modalidade de ensino, registrados e autorizados diretamente pela Senatran (órgão máximo executivo de trânsito da União), sem a necessidade de credenciamento local nos Detrans.*

5. *Publicação de resolução do Contran que autorize a oferta nacional pelo SENAT do processo de formação, atualização e reciclagem de condutores, em especial para o atendimento aos motoristas profissionais.*

6. *Publicação de resolução do Contran que autorize a realização de curso específico para condutores de combinações veiculares de cargas (CVC). O Contran regulamentou os requisitos necessários para a circulação de CVC com peso bruto total combinado superior a 74 toneladas e inferior ou igual a 91 toneladas destinadas ao transporte de cana-de-açúcar. As CVCs só podem circular nas vias portando Autorização Especial de Trânsito (AET). Para tanto, é importante a qualificação dos motoristas profissionais para esse tipo de veículo por meio de formação específica. O normativo deverá contemplar a oferta do curso pelo SENAT, com autorização nacional expedida pela Senatran.*

- 7.** *Celebração de acordo de cooperação entre o Ministério dos Transportes e o SENAT para a aplicação das provas presenciais dos cursos especializados - previstas na resolução Contran n.º 802/2020 -, a ser realizada pelas Unidades Operacionais do SEST SENAT, nos moldes do que já ocorre atualmente com a ANTT para a aplicação de provas eletrônicas para TAC/RT.*
- 8.** *Institucionalização, por meio de normativo do Contran, de uma política de valorização do caminhoneiro autônomo, por meio da realização de curso específico e formação, tendo como parâmetro a Certificação Profissional para Motoristas Autônomos de Transporte de Cargas do SENAT, em parceria com a CNTA. O normativo deverá contemplar a oferta do curso pelo SENAT, com autorização nacional expedida pela Senatran.*
- 9.** *Permissão do lançamento direto e automático pelo SENAT, no Registro Nacional de Carteira de Habilitação (Renach), de informações dos cursos de formação, qualificação, atualização e reciclagem de condutores. O atual processo é centralizado e demorado, causando atraso nas informações.*
- 10.** *Tornar obrigatória a realização de cursos específicos para a amarração de cargas e para a condução de veículos de transporte de passageiros por aplicativos. O normativo deverá contemplar a oferta do curso pelo SENAT, com autorização nacional expedida pela Senatran.*

Transporte rodoviário

O rodoviário é o principal modo de transporte de cargas e pessoas no Brasil, em virtude de processos históricos e de vantagens diante de outros modais, como flexibilidade e facilidade de acesso aos pontos de embarque e desembarque, oferecendo um serviço porta a porta aos usuários.

Mesmo com a tamanha importância para a vida da sociedade e da economia brasileira, o transportador rodoviário de cargas e de passageiros enfrenta diversos problemas para ofertar os seus serviços. Elemento fundamental para a viabilização da atividade transportadora, a infraestrutura rodoviária brasileira é escassa, pouco densa e de má qualidade.

O transporte público é um direito social, ao qual o cidadão deve ter acesso em sua multimodalidade (ônibus, trem e metrô), exercendo um direito constitucional. O transporte coletivo deve ser visto como uma ferramenta para o bom funcionamento das cidades e para a efetividade da mobilidade urbana. Mesmo sendo um serviço essencial com proteção constitucional, as empresas do setor, historicamente, atuam em um ambiente com escassa regulamentação estratégica, baixos investimentos em infraestrutura, insuficientes programas de renovação de frota e inadequadas políticas de incentivo ao transporte individual.

Estabelecer regras de custeio das gratuidades previstas na legislação para o transporte público coletivo urbano de passageiros, por meio da revisão e atualização da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é uma necessidade urgente e precisa estar na pauta prioritária do poder público.

O transporte de passageiros pelos modais rodoviário e metroferroviário, segundo o Ministério da Economia

(hoje, denominado de Ministério do Planejamento e da Fazenda), figura entre as dez atividades econômicas mais impactadas pela pandemia: somente trens e metrôs perderam mais de 5 milhões de usuários por dia, no primeiro ano. Já o setor de transporte público rodoviário urbano acumula perdas de R\$ 25,7 bilhões em dois anos.

Diante disso, o transporte público de passageiros precisa ser reestruturado. É necessário, dentre outros pontos, revisar conceitos, como a tarifa de remuneração e a tarifa pública ou de utilização, além das regras de financiamento das diversas gratuidades previstas nas legislações do país. Por fim, vale lembrar que é preciso olhar a mobilidade urbana sob todos os seus ângulos e respeitar as características populacionais das diversas regiões do país.

É preciso haver um sistema de mobilidade que tenha, entre os seus pilares, um transporte público de passageiros que respeite o equilíbrio econômico-financeiro contratual, sob pena de que os serviços se degradem ao longo do tempo. Nesse sentido, os custos dos serviços devem ser definidos com políticas claras e transparentes de financiamento e custeio, garantindo-se fontes de custeio para as gratuidades e previsão legal para os reajustes contratuais permanentes para a recomposição da tarifa diante dos novos custos sociais do transporte.

É necessário, ainda, um olhar sobre o transporte de passageiros intermunicipal, que sofre uma concorrência predatória dos chamados “aplicativos de mobilidade”. Com o pretexto de incentivar a inovação, setores que não têm compromisso com a segurança e os direitos dos passageiros tentam promover um retrocesso no sistema de transporte rodoviário, com prejuízos para milhões de brasileiros.

A lei n.º 14.298/2022 define os critérios para uma contínua expansão estruturada do serviço público, com igualdade de condições de competição entre as empresas, justas condições de trabalho para os profissionais do setor e garantia de segurança e respeito aos direitos dos passageiros. A legislação evita a possibilidade de “apagão” no sistema de transporte rodoviário de passageiros, com desabastecimento nas rotas consideradas “não rentáveis”, que incluem mais de 4 mil municípios com menos de 15 mil habitantes.

A CNT é favorável a uma competição saudável e em condições iguais entre as empresas, desde que todas sigam as mesmas normas de segurança, as mesmas regras de capacitação de motoristas e dos demais profissionais e recolham os mesmos seguros e tributos.

O transporte irregular, que atua à margem do sistema e escapa do cumprimento das exigências legais, promete a redução de preços com base no descumprimento de normas de segurança e eficiência, colocando em risco a qualidade do serviço e a vida dos passageiros. Os lamentáveis acidentes fatais ocorridos nos últimos dois anos ilustram isso.

Uma das principais reivindicações das empresas de transporte rodoviário de cargas é garantir, em lei, a exclusividade da contratação do seguro de cargas pelos transportadores, como previsto na medida provisória n.º 1.153/2022, a qual estabelece que a obrigatoriedade de contratação do seguro no transporte rodoviário de cargas é exclusiva da transportadora. Essa medida pode auxiliar na redução dos custos, que, por vezes, precisam ser repassados para o valor de transporte de cargas.

A prerrogativa de contrato do seguro apenas pelo transportador possibilitará um gerenciamento de riscos em conformidade com a carga transportada, respeitando as suas especificidades e garantindo que, no caso de sinistros, todas as partes sejam devidamente ressarcidas. Antes da edição da Medida Provisória existia espaço para a contratação pelo embarcador. Assim, muitas vezes, quando ocorre um sinistro, o embarcador transfere a responsabilidade para o transportador, que não contratou o seguro ao confiar na dispensa e fica com o prejuízo, sem

ter como indenizar o proprietário da carga. Estabelecendo-se o seguro como obrigação exclusiva do transportador, teremos clareza no procedimento a ser adotado, a fim de se evitar duplicidade ou falta de seguro. Os transportadores brasileiros desejam contratar o seguro da carga transportada para garantir a indenização em casos de sinistro.

Outro ponto que merece atenção dos gestores públicos é a necessidade de regulamentação pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para a fiscalização da carga própria. Em 2022, a ANTT editou a resolução ANTT n.º 5.982, entretanto a norma não resolve a questão e precisa de aprimoramentos.

A qualidade de vida dos profissionais do volante é outro tema relevante que precisa da atenção do Governo Federal. É primordial que a legislação sobre o mapeamento e a viabilização dos pontos de parada e descanso seja implementada. É preciso garantir que os trabalhadores do transporte possam ter um lugar seguro e com condições de descanso e higiene durante o seu percurso, para a entrega de mercadorias. Ainda há de se destacar que as mulheres devem ser lembradas nos projetos de criação e implementação dos pontos de parada, visto que, igualmente, compõem o quadro de motoristas profissionais e, por vezes, não contam com um espaço adequado para descanso e cuidados pessoais.

A simplificação do processo para a emissão de licença única para o transporte de produtos perigosos é um tema que precisa ser pacificado. Existe, ainda, a necessidade de que o Cadastro Técnico Federal (CTF) seja feito pelo CNPJ da matriz da empresa no transporte de produtos perigosos. Tais medidas serão importantes para garantir a desburocratização e a redução de custos, mantendo a segurança da operação. Hoje, um caminhão que transporta combustíveis recebe a mesma classificação de periculosidade que uma refinaria, o que eleva, de maneira desproporcional, os valores pagos a título de licença para a movimentação de cargas. Tais temas são tratados, de forma assertiva, no PL n.º 4.512/2021, que tramita na Câmara dos Deputados.

É necessário, ainda, que a atividade de transportador internacional de cargas seja reconhecida, de forma definitiva, como exportadora de serviço. O reconhecimento dará o devido e justo tratamento tributário ao transportador internacional de cargas, atividade fundamental no âmbito do Mercosul.

A regulamentação da lei n.º 14.206/2021, que institui o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), deve ser realizada sempre com respeito às especificidades do tipo de transporte e da carga transportada, ouvindo-se o setor e não se onerando ainda mais as empresas.

Hoje, é urgente que as regras para a Autorização Especial de Trânsito (AET) sejam revistas, unificadas e modernizadas, reduzindo-se a burocracia e os altos custos da emissão do documento.

A segurança viária é uma das principais bandeiras do setor transportador. A preservação de vidas, a segurança dos profissionais do transporte e a proteção das cargas são prioridades para o Sistema CNT. Para garantir uma maior segurança nas rodovias brasileiras e evitar fatalidades, são necessárias ações de fiscalização e de formação de condutores e investimentos em sinalização e infraestrutura, além da redução da idade dos veículos em circulação. O estudo Acidentes Rodoviários e a Infraestrutura, divulgado pela CNT em 2018, demonstra que os maiores índices de óbitos nas rodovias federais ocorrem em trechos com problemas de sinalização.

TEMA:

Transporte rodoviário de passageiros.

CONTEXTO:

O transporte rodoviário de passageiros corresponde ao fluxo de 95% dos passageiros no país, entretanto é marcado por fortes carências de infraestrutura e disfunções que dificultam a oferta dos serviços, além de serem atingidos por concorrências desleais e predatórias que podem inviabilizar o direito de acesso ao transporte da população.

PROPOSTAS:

- 1. Apoio ao Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano.*
- 2. Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT no âmbito do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Regular de Passageiros (TRIP).*
- 3. Aprimoramento da Metodologia de Classificação de Mercados do serviço semiurbano.*
- 4. Regulamentação da Sanção de Perdimento de Veículo no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros.*
- 5. Ajuste no modelo regulatório para garantir, em lei, a fonte de financiamento público das gratuidades de idosos e estudantes no transporte rodoviário de passageiros.*
- 6. Instrução da Senatran para que os órgãos estaduais de trânsito apliquem o art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro, de forma a promover a remoção dos veículos flagrados no transporte irregular de passageiros.*
- 7. Revisão da regulamentação do registro de ônibus na Base Índice Nacional (BIN) da Senatran, de forma a compatibilizar os procedimentos de registro e fiscalização do número de passageiros e tripulantes por veículos.*
- 8. Apresentação de projeto de lei pelo Poder Executivo para alterar a redação do § 4º, do art. 48, e do art. 49 da lei n.º 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), de forma a desobrigar as empresas de transporte por fretamento a adquirirem plataformas elevatórias para todos os veículos das suas frotas.*

9. *Revisão do arcabouço normativo do cronotacógrafo de forma a diminuir os valores das taxas de aferição e exclusão da obrigatoriedade de aferição dos equipamentos originais de fábrica. É importante que o Poder Executivo inicie estudos para a substituição do cronotacógrafo por tecnologias mais avançadas.*

10. *Abertura do Pró-Transporte para possibilitar o financiamento de capital de giro para as empresas de transporte urbano de passageiros, com prazo de carência e juros subsidiados.*

11. *Promoção do financiamento sustentável do transporte público de passageiros.*

12. *Criação de linhas de crédito especiais para ações de mobilidade urbana.*

13. *Apoio do Poder Executivo na aprovação do PL 4.392/2021, que estabelece o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (Pnami).*

14. *Apoio do Governo Federal na aprovação do PL 7.063/2017, que versa sobre a nova Lei de Concessões.*

15. *Revisão da regulamentação sobre os critérios e limites de tolerância de pesagem de veículos.*

TEMA:

Transporte Rodoviário de Cargas.

CONTEXTO:

O rodoviário é o principal modal de transporte de cargas no Brasil. Contudo, é marcado por fortes carências de infraestrutura e disfunções burocráticas que dificultam a oferta dos serviços.

PROPOSTAS:

- 1.** *Revisão da regulamentação e estudo de viabilidade sobre a unificação do registro e emissão da Autorização Especial de Trânsito (AET).*
- 2.** *Revisão da regulamentação sobre os critérios e limites de tolerância de pesagem de veículos.*
- 3.** *Criação das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações pela ANTT para recursos de processos decorrentes das infrações.*
- 4.** *Reconhecimento da atividade do transportador internacional de cargas como exportador de serviço.*
- 5.** *Simplificação do processo de emissão de licença única para o transporte de produtos perigosos em todo o território nacional. Apoio do Poder Executivo na aprovação do PL 4.512/2021.*
- 6.** *Determinação de que o Cadastro Técnico Federal (CTF) seja feito pelo CNPJ raiz no transporte de produtos perigosos. Apoio do Poder Executivo na aprovação do PL 4.512/2021.*
- 7.** *Garantia da aplicação da legislação para mapear, definir e viabilizar os pontos de parada em todas as rodovias federais, incluindo a obrigatoriedade de construção dos equipamentos nos contratos de concessão rodoviária.*

- 8.** *Garantia de estrutura nos postos de combustíveis e nos pontos de parada para atendimento de motoristas mulheres.*
- 9.** *Apoio à medida provisória n.º 1.153/2022, que altera o art. 13, da lei n.º 11.442/2007; que define que o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transporte rodoviário de cargas seja contratado exclusivamente pelo transportador ou pelo contratante do serviço, quando for realizada a contratação direta do Transportador Autônomo de Carga (TAC).*
- 10.** *Aprimoramento da resolução ANTT n.º 5.982, de 23 de junho de 2022, referente à fiscalização de carga própria pela agência reguladora.*
- 11.** *Acompanhamento do ato normativo que estabelecerá a forma e o cronograma de implantação do DT-e, estabelecido pela lei n.º 14.206/2021 (DTe) e regulamentado pelo decreto n.º 11.313/2022.*
- 12.** *Regulamentação, no âmbito da ANTT, do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) no transporte rodoviário de cargas.*
- 13.** *Implementação, com a participação do setor transportador, do Comitê Gestor do DT-e.*
- 14.** *Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) Regulatório.*
- 15.** *Revisão e atualização da regulamentação do vale-pedágio obrigatório.*

TEMA:

Segurança viária.

CONTEXTO:

Fortalecimento de campanhas educativas de trânsito coordenadas entre diversos órgãos governamentais, envolvendo a iniciativa privada, com vistas a melhorias na segurança viária.

PROPOSTAS:

- 1.** *Descontingenciamento dos recursos do Funset para que sejam aplicados em ações de educação e sinalização de rodovias.*
- 2.** *Ampliação da abrangência e intensificação das ações do Programa BR-Legal.*
- 3.** *Fortalecimento da PRF e ampliação do seu orçamento para ações de segurança.*
- 4.** *Adequação do regulamento do Ministério da Saúde para a inclusão da qualificação de ambulância aérea fora das categorias existentes.*
- 5.** *Adequação da política de classificação de danos de veículos, visando a uma maior segurança e à redução da subjetividade utilizada pelos agentes de trânsito.*

Transporte aquaviário

O transporte aquaviário tem grande capacidade de carregamento e menor custo operacional por unidade, o que o torna mais vantajoso para o transporte de grandes quantidades de cargas.

Para garantir uma maior eficiência do transporte aquaviário no Brasil, são necessárias ações de cunho institucional, direcionadas a destravar o setor por meio do aprimoramento das suas regras de funcionamento. Essas ações só podem ser implementadas com a efetiva atuação do poder público em suas diversas esferas.

Esse modal dialoga fortemente com o potencial nacional para a multimodalidade, visto que, segundo dados oficiais, o Brasil possui 8,5 mil quilômetros de costa navegável, 19,5 mil quilômetros de hidrovias economicamente navegáveis e cerca de 58% da população concentrada em uma faixa de até 200 quilômetros do litoral.

Alguns importantes avanços já aconteceram. Em 2022, foi instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar (lei n.º 14.301/2022). O Programa promove a cabotagem, contribuindo para tornar a matriz de transportes brasileira mais equilibrada. Desse modo, espera-se crescimento na infraestrutura portuária nacional para que essa seja capaz de atender ao aumento da demanda pelos seus serviços. A regulamentação do Programa deve garantir o estímulo ao uso do modal para o transporte de longa distância, em especial para produtos agrícolas e de mineração.

As maiores ofertas e frequências de navios nos portos brasileiros podem viabilizar um transporte eficiente e de menor custo, auxiliando o país na diminuição dos custos globais. O Programa BR do Mar é um avanço, mas é preciso mais para destravar o setor aquaviário e portuário no Brasil. Dentre essas ações, está a priorização do emprego da

bandeira brasileira nas navegações de apoio marítimo, de apoio portuário, interior e de cabotagem.

A atividade aquaviária esbarra em diversas deficiências estruturais. A sua superação exige planejamento, mobilização de recursos e aportes em obras estratégicas. A licença prévia para o derrocamento do Pedral do Lourenço foi recebida, de forma positiva, pelas empresas de navegação interior. Afinal, transportar pelo rio Tocantins até o rio Araguaia é um sonho antigo dos transportadores brasileiros, porém é preciso que a obra avance. Juntamente à realização de obras nas hidrovias do país, é necessário que o Governo Federal envie ao Congresso Nacional o projeto que estabeleça o marco legal das hidrovias, esperado pelo setor há bastante tempo.

Para que exista uma constante expansão do setor, que acompanhe o crescimento da produção brasileira, são inevitáveis mudanças que garantam a segurança jurídica aos investidores. Nesse contexto, destaca-se a necessidade do fim da cobrança de retribuição à União pelo uso de estruturas náuticas, os chamados espelhos d'água. Tal tributo, instituído pela portaria n.º 404/2014, da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), já foi considerado ilegal pelo Poder Judiciário. A cobrança vai de encontro às iniciativas de atração de investimentos e de melhorias nos portos brasileiros. Países com grande capacidade portuária, como a China e os Estados Unidos, não fazem esse tipo de cobrança para as estruturas náuticas, que são fundamentais para o funcionamento dos serviços ofertados.

Outra pauta importante a ser enfrentada são os altos custos da praticagem. O setor aquaviário busca a aplicação de preços justos e viáveis, permitindo, assim, o bom andamento dos trabalhos e a utilização dos serviços em

zonas bem definidas e delimitadas. Nesse sentido, é preciso estabelecer regras claras que estimulem a concorrência e possam diminuir os atuais valores cobrados. Uma solução é a aprovação dos PLs n.º 4.392/2020 e n.º 757/2022 pelo Congresso Nacional.

Outros pontos importantes são a revisão das poligonais dos portos organizados e o aprimoramento da agilidade nas assinaturas dos contratos de adesão para TUPs, assim como a alteração da composição dos Conselhos de Administração Portuária (CAPs). Hoje, o CAP ocupa uma importante função consultiva na administração dos portos organizados do país, sendo composto por representantes do poder público, empresas e trabalhadores portuários. Entretanto, a sua composição atual não assegura a participação de representantes dos TUPs. A falta dessa garantia impede que importantes atores sejam ouvidos para a melhora na gestão de áreas portuárias. Por esse motivo, é fundamental a inclusão de representantes dos TUPs nos CAPs, dos quais recebem influência pela proximidade geográfica.

Por fim, ainda é preciso o reforço no número de servidores públicos que atendem às demandas do setor aquaviário e portuário, em especial as equipes da Receita Federal do Brasil, garantindo que a política do Porto 24 horas seja, de fato, efetivada.

TEMA:

Transporte aquaviário.

CONTEXTO:

O transporte aquaviário é um importante meio de deslocamento de cargas e pessoas assim como para a promoção da intermodalidade. As ações do governo devem buscar a desburocratização do transporte aquaviário, a redução de custos operacionais da navegação, o aumento da participação da iniciativa privada em novos arrendamentos portuários e a melhoria da eficiência de gestão do Sistema Portuário Nacional.

PROPOSTAS:

- 1.** *Autorização da Marinha do Brasil para que o SEST SENAT forme profissionais nas suas Unidades.*
- 2.** *Redução dos custos de praticagem.*
- 3.** *Aprimoramento do sistema Porto sem Papel e difusão do uso do sistema nos TUPs.*
- 4.** *Garantir a contratação de servidores da Receita Federal do Brasil para a efetivação da política pública de funcionamento dos portos 24 horas por dia e durante sete dias por semana.*
- 5.** *Unificação dos procedimentos dos órgãos ambientais licenciadores.*
- 6.** *Extinção da cobrança pelo uso de estruturas náuticas (espelho d'água).*
- 7.** *Efetivação da participação dos TUPs nos Conselhos de Autoridade Portuária.*
- 8.** *Apresentação marco legal das hidrovias..*
- 9.** *Regulamentação da lei n.º 14.301/2022 – Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar).*
- 10.** *Prioridade do emprego da bandeira brasileira nas navegações de apoio marítimo, de apoio portuário, interior e de cabotagem.*
- 11.** *Reiniciar o processo de revisão da Política Marítima Nacional com a participação das entidades representantes do setor aquaviário nacional.*

Transporte ferroviário

O transporte pelo modal ferroviário representa um importante mecanismo de crescimento e dinamização econômica em virtude da redução dos custos do transporte de mercadorias e pessoas nas grandes cidades brasileiras.

O debate sobre a multimodalidade passa, necessariamente, pela implementação de novos trechos ferroviários e pela utilização do modelo metroviário em cidades com maior densidade populacional.

Mesmo sendo vital para o país, o transporte ferroviário de pessoas e de cargas enfrenta os efeitos negativos de gargalos físicos e institucionais que impedem a sua expansão e a melhoria da sua eficiência. A lei n.º 14.273/2021 estabelece a organização do transporte ferroviário e possibilita a construção de novos trechos por autorização do poder público.

O novo marco legal é um avanço para que possam ser construídas novas ferrovias, contudo, durante sua sanção, foi vetado o artigo que trata do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão ferroviária. Nesse sentido, o setor defende a derrubada do veto n.º 67/2021, no que se refere aos itens 018, 019, 020, 021, 022 e 023. Cabe, ainda, mencionar que o Novo Marco precisa avançar em sua regulação em vários pontos importantes, como no procedimento de devolução e desativação de trechos e na autorregulação, dentre outros pontos.

O programa de renovação antecipada das concessões ferroviárias é um exemplo de sucesso da aposta do país em alavancar os investimentos estruturais. Tais investimentos contribuirão para o balanceamento da matriz de transportes de cargas, a redução dos custos logísticos e a ampliação da competitividade dos produtos nacionais. Para tanto, é necessário dar celeridade aos

processos já qualificados pelo PPI, como a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e a Malha Sul, e a inclusão de outras prorrogações no PPI, como a Ferrovia Tereza Cristina (FTC) e a Ferrovia Transnordestina Logística (FTL).

No transporte de passageiros pelo modal ferroviário, a falta de regulamentação, especialmente para projetos intercity, cria uma instabilidade setorial para o desenvolvimento de sistemas sobre trilhos, o que é agravado pela inexistência de uma diretriz governamental sobre os principais investimentos para o desenvolvimento do setor. A ausência de um plano demonstra a falta de prioridade do segmento de transporte e paralisa a atratividade de investimentos para o setor. Portanto, é urgente a aprovação de uma Política Nacional de Transporte Ferroviário de Passageiros.

TEMA:

Transporte ferroviário de cargas e de passageiros.

CONTEXTO:

O modo ferroviário consolidou-se como um importante meio de deslocamento de cargas e pessoas no Brasil, assim como para a promoção da intermodalidade. As ações do governo devem buscar a desburocratização do transporte ferroviário, a redução de custos operacionais, a ampliação da infraestrutura ferroviária, a revisão de normas não eficazes e a criação de uma política de incentivo ao transporte ferroviário de passageiros.

PROPOSTAS:

- 1.** *Renovação antecipada dos contratos das concessões ferroviárias: dar continuidade e celeridade aos processos já qualificados pelo PPI (Ferrovia Centro-Atlântica - FCA e Malha Sul), e inclusão de outras prorrogações no PPI, como FTC e FTL.*
- 2.** *Expansão da malha ferroviária com destaque para a Nova Transnordestina, a FICO e a FIOL.*
- 3.** *Eliminação dos gargalos da infraestrutura.*
- 4.** *Redução dos excessos burocráticos e regulatórios do setor, com apoio à intensificação de políticas de redução de fardo regulatório. Apoio aos pleitos setoriais de simplificação, desregulação e estímulo à adoção de regulação responsiva, como a flexibilização das normas de contratação e manutenção de seguros, segregação do tratamento e comunicação de acidentes, revisão do modo de avaliação do desempenho do transporte ferroviário e das competências para normatização das regras de trânsito e transporte ferroviário e regulamentação das operações acessórias.*
- 5.** *Criação de linhas de crédito especiais para ações de mobilidade urbana.*
- 6.** *Aprovação e publicação da Política Nacional de Transporte Ferroviário de Passageiros.*
- 7.** *Eliminação da cobrança de Encargos do Serviço de Distribuição (TUSD) para o setor metroferroviário de passageiros.*
- 8.** *Promoção do financiamento sustentável do transporte público de passageiros.*
- 9.** *Programa de Restruturação do Transporte Público Urbano e de Caráter Urbano.*
- 10.** *Regulamentação da lei n.º 14.273/2021, que estabelece o novo Marco Regulatório do Setor Ferroviário, no que tange a:*
 - a.** *procedimento da devolução e desativação de trechos;*
 - b.** *autorregulação;*
 - c.** *estabelecimento das diretrizes da política pública nacional de utilização dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico e dos Recursos para Preservação da Memória Ferroviária;*
 - d.** *atualização do decreto de regulamento dos transportes ferroviários;*
 - e.** *utilização de bens da concessão como garantia de financiamentos;*
 - f.** *previsão legal e expressa da monocondução e sua regulamentação;*
 - g.** *regras de migração;*
 - h.** *avaliação de desempenho; e*
 - i.** *segregação e tratamento de acidentes.*
- 11.** *Mitigação dos efeitos da assimetria regulatória entre futuras autorizações e as atuais concessões.*
- 12.** *Consideração pelos órgãos competentes do aumento do preço dos insumos para obras ferroviárias nas possíveis avaliações de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, sempre caso a caso.*
- 13.** *Edição de portaria pelo Ministério dos Transportes sobre Planos de Investimentos das concessionárias ferroviárias, contendo:*
 - a.** *a possibilidade de revisão ou atualização dos Planos de Investimentos por inviabilidade técnica; fato alheio à atuação da concessionária ou adoção de técnica mais vantajosa, eficiente ou econômica;*
 - b.** *as regras de elegibilidade sem restrições que inviabilizem a revisão ou atualização;*

c. a observância da vantajosidade da prorrogação dos indicadores e parâmetros de desempenho e do equilíbrio do contrato.

14. *Ação do Governo Federal para viabilizar as obras previstas nas renovações dos contratos de concessão das ferrovias.*

Transporte aéreo

O modal aéreo oferece elevada capacidade de conectividade em uma sociedade que demanda cada vez mais agilidade na condução de suas atividades, diferenciando-se por sua rapidez, segurança, frequência e conforto.

Embora seja muito importante para a integração nacional e a movimentação mais rápida de pessoas e bens, o transporte aéreo segue com sua competitividade limitada pela existência de legislações e normas do setor distantes da realidade mundial.

O Governo Federal tem como responsabilidades avançar na agenda de investimentos e promover adequações tributárias e de regulação compatíveis com as normas internacionais, garantindo a modernização do setor e a ampliação dos serviços.

A redução de custos relacionados ao Querosene de Aviação (QAV) precisa ser encarada como prioridade, visto que a volatilidade no preço internacional do petróleo, alinhada à desvalorização do real frente ao dólar, tem afetado sobremaneira os custos das empresas aéreas, em um momento de muita fragilidade do setor, que se preparava para sair da crise da pandemia. Historicamente, o combustível representa cerca de 30% dos custos de uma companhia; e a escalada exponencial dos custos do setor se refletiu no balanço financeiro das empresas aéreas nacionais, o que tem levado as empresas a reprogramarem as suas malhas aéreas e a ajustarem o preço do bilhete.

A pandemia atingiu diretamente as operações do setor, modificou o perfil das viagens aéreas em todo o mundo e agravou a crise que afetava o setor no Brasil. Mesmo com o arrefecimento da pandemia, o setor ainda amarga prejuízos. Nesse sentido, é preciso que o atual governo

apoie a aprovação da medida provisória n.º 1.447/2022, que reduz a zero por cento as alíquotas do PIS e da Cofins, incidentes sobre as receitas decorrentes da atividade de transporte aéreo regular de passageiros até 31 de dezembro de 2026.

É preciso, ainda, haver a adequação das normas brasileiras aos padrões internacionais. Entende-se que é importante a revisão das regras atuais referentes à alocação de slots e de concessão de aeroportos, especialmente aqueles coordenados, para que sigam as recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos (Iata).

A aviação regional também deve ser priorizada. Mesmo com a criação, em 2015, do PDAR, o referido programa de fomento à aviação regional segue pendente de regulamentação por parte do Poder Executivo. O texto da norma prevê subsídio de 50% da ocupação da aeronave ou até 60 passageiros em todo o país (à exceção da Amazônia Legal), bem como subsídios nas tarifas e rotas em aeroportos com movimentação anual de até 600 mil passageiros (800 mil na Amazônia Legal). Assim, é preciso que o poder público coloque em pauta a regulamentação do PDAR, de modo a viabilizar o desenvolvimento da aviação regional.

TEMA:

Transporte aéreo.

CONTEXTO:

O modal aéreo de transporte é essencial para a integração nacional e a movimentação mais rápida de pessoas e de bens, mas segue com sua competitividade limitada pela existência de legislações e normas distantes da realidade mundial. É importante mencionar os impactos da pandemia da covid-19 no setor aéreo: depois de uma queda brusca no início da pandemia, em 2020, e de uma segunda onda em abril de 2021, a média de partidas diárias voltou a crescer mês a mês, gradualmente, a partir de maio de 2021, mas até o momento o setor não recuperou os índices de oferta de voos do período anterior à crise.

PROPOSTAS:

- 1. Criação de legislação específica para inibir a ação de operadores aéreos que atuam na clandestinidade.*
- 2. Criação de um programa de incentivo para o desenvolvimento da aviação regional.*
- 3. Revisão da precificação do QAV.*
- 4. Apoio do Poder Executivo para a aprovação da Medida Provisória nº 1.447/2022.*

Infraestrutura de transporte

A redução do Custo Brasil e um avanço efetivo da qualidade do transporte passam necessariamente por investimentos e melhorias na infraestrutura e nos arcabouços legais do setor. Um dos pontos a serem priorizados pelo poder público é a relicitação de concessões rodoviárias devolvidas, que podem garantir um efetivo investimento privado, além da melhoria na qualidade dos trechos que serão utilizados por transportadores de cargas e passageiros.

A retomada de investimentos públicos é urgente e deve ser realizada ainda no início da nova gestão. O reconhecimento da precariedade orçamentária e a realidade da degradação das rodovias brasileiras levaram o Congresso Nacional a aprovar, na Lei Orçamentária Anual de 2023, o valor de R\$ 18,69 bilhões. Cabe, portanto, ao Poder Executivo efetivar a aplicação dos recursos e não contingenciar os valores, que são fundamentais para a melhoria da infraestrutura nacional.

O Poder Executivo deve dar continuidade ao processo de relicitação dos aeroportos e apoiar a aprovação do novo Marco das PPPs, o que pode auxiliar no avanço de uma infraestrutura robusta, eficaz e eficiente para todos os modais de transporte.

TEMA:

Infraestrutura de Transporte e Logística.

CONTEXTO:

Retomada da ampliação da infraestrutura nacional com a ampliação da participação pública e privada.

PROPOSTAS:

1. *Melhorias dos trechos rodoviários classificados como ruins ou péssimos pela Pesquisa CNT de Rodovias.*
2. *Relicitação de concessões rodoviárias devolvidas.*
3. *Acompanhamento das emissões dos Regulamentos das Concessões Rodoviárias (RCRs).*
4. *Aprovação do novo marco das PPPs.*
5. *Revisão das poligonais dos portos organizados.*
6. *Celeridade para os processos de devolução e relicitação dos aeroportos.*





Poder Judiciário

Representação e defesa de interesses

Poder Judiciário

Entre os objetivos precípuos da Confederação Nacional do Transporte está o de defender os legítimos interesses do setor transportador junto aos Poderes da República. No que concerne ao Poder Judiciário, destaca-se a sua atuação junto ao Supremo Tribunal Federal.

Tal prerrogativa tem previsão estatutária e garantida na Constituição Federal de 1988, ao apresentar o rol de legitimados que podem propor ações diretas de inconstitucionalidade e ações declaratórias de constitucionalidade, os quais incluem as confederações sindicais e as entidades de classe de âmbito nacional.

Nesse contexto, cabe à CNT o papel de realizar a mediação entre o setor transportador e o Supremo Tribunal Federal (STF), além de ajuizar ações ou participar como parte interessada em ações perante a corte constitucional. A finalidade é garantir o controle da constitucionalidade, bem como de preceitos fundamentais, de leis ou atos normativos do poder público em suas três esferas – federal, estadual ou municipal –, visando, sobretudo, à segurança jurídica, a qual se reflete em previsibilidade e possibilita investimentos.

A CNT poderá propor ações ou participar como *amicus curiae* (amigo da corte) das ações em tramitação. Nesse contexto, a Confederação pode participar dos processos como parte interessada em ações das quais não é a requerente e em propostas de súmulas vinculantes. Como amigo da corte, cabe à Confederação apresentar

aos tribunais superiores informações relevantes e dados específicos do setor transportador, apresentando o posicionamento formal dos modais de transporte interessados na ação.

Lista de siglas e tipos de ações

ADC Ação Declaratória de Constitucionalidade

ADCT Ato das Disposições Constitucionais Transitórias

ADI Ação Direta de Inconstitucionalidade

ADPF Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental

AGU Advocacia-Geral da União

ARE Recurso Extraordinário com Agravo

CARF Conselho Administrativo de Recursos Fiscais

CF 1988 Constituição Federal de 1988

CLT Consolidação das Leis Trabalhistas

CNJ Conselho Nacional de Justiça

EC Emenda Constitucional

ICMS Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

OIT Organização Internacional do Trabalho

PGR Procuradoria-Geral da República

RE Recurso Extraordinário

STF Supremo Tribunal Federal

TST Tribunal Superior do Trabalho

ADI

Questiona-se a constitucionalidade de lei ou ato normativo federal ou estadual, bem como EC, regimento interno dos tribunais e resoluções do CNJ. Pode-se contestar todo o conteúdo ou parte dele. Ao julgar uma ADI procedente, o STF declara a inconstitucionalidade da norma e, conseqüentemente, determina a sua retirada definitiva do ordenamento jurídico. Caso venha a ser julgada improcedente, a consequência é a confirmação da validade constitucional da norma impugnada.

ADC

Pretende-se ver reconhecida a constitucionalidade de determinada lei ou ato normativo federal que está sendo aplicado de forma distinta pelos juizes ou tribunais inferiores. Ao julgar uma ADC procedente, o STF confirma a constitucionalidade da lei ou do ato, com efeito vinculante, garantindo a sua aplicação irrestrita. Caso venha a ser julgada improcedente, a consequência é a declaração da invalidade constitucional da norma defendida.

ADPF

Busca-se garantir o cumprimento de preceitos fundamentais, ou seja, de princípios, direitos e garantias fundamentais previstos na CF de 1988. É utilizada para evitar ou reparar lesão resultante de ato do poder público sempre que não forem cabíveis ADI ou ADC. Cabe, ainda, quando for relevante, o fundamento da controvérsia constitucional sobre lei ou ato normativo federal, estadual ou municipal, bem como para questionar leis e atos anteriores à CF de 1988.

ARE

Cabível contra decisões proferidas por tribunais que não admitirem o processamento do RE perante o STF. Caso o ARE seja admitido, será convertido em RE, com a conseqüente análise de sua repercussão geral, e, posteriormente, julgamento pelo Plenário do STF.

RE

É o meio pelo qual se impugna, perante o STF, decisão judicial proferida por outros Tribunais, sob a alegação de violação à CF de 1988. Seu cabimento depende da demonstração de repercussão geral envolvendo a matéria em discussão (questões relevantes do ponto de vista econômico, político, social ou jurídico que ultrapassem os interesses subjetivos do processo).

ADI 2.571

Creditamento de ICMS

DESCRIÇÃO:

A ação ataca a cobrança do imposto dos estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação.

TESE DEFENDIDA:

Há violação ao princípio da anterioridade, em razão da vigência imediata das modificações por elas veiculadas, além do princípio da não cumulatividade, ante a alteração dos critérios de apropriações dos créditos decorrentes da aquisição de bens integrantes do ativo permanente.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Art. 7º da lei complementar n.º 102/2000, combinado com as novas redações dadas pelo art. 1º da mesma lei aos arts. 20 e 33 da lei complementar n.º 87/1996, e quanto ao art. 1º da mesma lei complementar n.º 102/2000 na parte em que dá nova redação ao art. 20, § 5º e seus incisos, e ao art. 33, inciso II, ambos da lei complementar n.º 87/1996.



AJUIZAMENTO:

22/11/2001.



SITUAÇÃO ATUAL:

Concluso ao relator.



RELATORIA:

Ministro André Mendonça.

ADI 2.779

Incidência do ICMS no afretamento do transporte aquaviário

DESCRIÇÃO:

A ação questiona dispositivos da Lei Complementar nº 87/1996 para excluir a incidência do ICMS do "afretamento" para transporte aquaviário, navegação de apoio marítimo e plataformas.

TESE DEFENDIDA:

Exclusão do âmbito de incidência da prestação de serviço de transporte intermunicipal e interestadual de passageiros e de cargas via marítima, executado no mar territorial, plataforma continental e zona econômica exclusiva, bem como ao afretamento ao transporte aquaviário.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Art. 2º, inciso II, da lei complementar n.º 87/1996.



AJUIZAMENTO:

10/12/2002.



SITUAÇÃO ATUAL:

O processo foi convertido em eletrônico em 8/2/2021 e, após tentativa de inclusão em calendário para julgamento no ano de 2021, foi excluído do calendário de julgamento pelo presidente da sessão de 15/12/2021 e se encontra sem novo andamento desde 2/12/2021.



RELATORIA:

Ministro Luiz Fux.

ADI 5.431

Responsabilidade solidária no imposto de importação

DESCRIÇÃO:

Ataca a responsabilidade solidária do representante, do transportador no país estrangeiro, pelo imposto de importação.

TESE DEFENDIDA:

Institui nova forma de responsabilidade solidária, padecendo de inconstitucionalidade formal por inobservância de lei complementar para dispor sobre o tema. Fere os princípios constitucionais da vedação do confisco, da capacidade contributiva e da livre iniciativa.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Art. 32, parágrafo único, inciso II do decreto-lei n.º 037/2016.



AJUIZAMENTO:

7/12/2015.



SITUAÇÃO ATUAL:

Concluso ao relator. A CNT solicitou apreciação, em caráter de urgência, do pedido liminar em 23/8/2021. O processo se encontra parado desde essa data.



RELATORIA:

Ministro Gilmar Mendes.

ADI 5.474

Certidão negativa de débitos trabalhistas

DESCRIÇÃO:

A ação requer a declaração de inconstitucionalidade da Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas (CNDT) que é expedida pela Justiça Trabalhista visando atestar a existência de débitos, oriundos de condenações, prolatadas pela Justiça obreira.

TESE DEFENDIDA:

A lei impede, sem qualquer ressalva, a obtenção da Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas (CNDT) pelas empresas que, embora sujeitas à execução de decisões transitadas em julgado, ainda estejam a lançar mão de meios processuais disponíveis para alcançar a suspensão da exigibilidade do crédito contra elas cobrado. O procedimento viola os princípios do contraditório e da ampla defesa. A norma impede, inclusive, a contratação com o poder público.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Lei n.º 12.440/2011, que acrescentou o artigo 642-A à CLT.



AJUIZAMENTO:

16/2/2016.



SITUAÇÃO ATUAL:

A CNT apresentou sustentação oral recebida em 6/12/2022. O processo foi retirado de pauta para julgamento virtual no Pleno em 7/12/2022.



RELATORIA:

Ministro Dias Toffoli.

ADI 5.974

BacenJud

DESCRIÇÃO:

Busca a possibilidade, no processo do trabalho, da penhora online (BacenJud) e da indisponibilidade de dinheiro em depósito ou em aplicação financeira sem conhecimento prévio do executado.

TESE DEFENDIDA:

A instrução normativa extrapola o poder regulamentar do TST, que não detém competência para a elaboração de normas processuais, nem para selecionar, como comando geral e abstrato, disposições do CPC aplicáveis e não aplicáveis ao processo do trabalho.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Art. 3º, inciso XIX, da instrução normativa n.º 39/2016 do TST.



AJUIZAMENTO:

11/7/2018.



SITUAÇÃO ATUAL:

Concluso ao relator após pedidos de ingresso na ação como *Amicus Curiae* de novas entidades.



RELATORIA:

Ministro Ricardo Lewandowski.

ADC 39

Convenção da OIT que disciplina o término de contrato de trabalho por iniciativa do empregador

DESCRIÇÃO:

Busca a constitucionalidade do decreto n.º 2.100/1996, que denunciou a convenção n.º 158 da OIT, a qual define as hipóteses que autorizam o término da relação de trabalho.

TESE DEFENDIDA:

O chefe do Poder Executivo, em razão de representar a União na ordem internacional, pode, por ato isolado e sem anuência do Congresso, denunciar tratados, convenções e atos internacionais, seguindo a tradição constitucional brasileira. A competência do Congresso está restrita aos casos de incorporação na ordem interna de acordos internacionais que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio legal, o que ocorre com a convenção n.º 158. A referida convenção dispõe que não se admite a dispensa de empregado sem justificativa, ou seja, não se permite a dispensa sem justa causa.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Decreto n.º 2.100/1996.



AJUIZAMENTO:

10/11/2015.



SITUAÇÃO ATUAL:

Concluso ao relator desde 17/1/2023, após a apresentação de nova procuração da CNC, que também é requerente no processo. O julgamento virtual iniciou-se em 21/10/2022 e se encontra suspenso desde 3/11/2022, após pedido de vista do ministro Gilmar Mendes.



RELATORIA:

Ministro Dias Tofoli.

ADI 7.059

Declara a inconstitucionalidade de Lei Complementar Pernambucana que proíbe locadoras de veículos de locarem carros licenciados em outros estados e institui a incidência do IPVA sobre veículos dessas locadoras licenciados fora de Pernambuco

DESCRIÇÃO:

Busca suspender a eficácia e, no mérito, declarar a inconstitucionalidade da lei complementar n.º 459/2021, do estado do Pernambuco, que dispõe sobre o IPVA e sobre a vedação ao uso de veículos licenciados em outra Unidade da Federação por empresa locadora de automóvel que atua em Pernambuco.

TESE DEFENDIDA:

A lei complementar n.º 459/2021 padece de manifestos vícios de inconstitucionalidade formal e material, porquanto: (i) usurpa a competência exclusiva da União para legislar sobre trânsito e transporte, a teor do art. 22, XI, da CF 1988; (ii) viola o art. 146, I e III, da CF 1988, ao deformar a definição de domicílio tributário estabelecida pelo art. 127 do Código Tributário Nacional (norma complementar nacional); (iii) viola a matriz de incidência do IPVA, confrontando a competência constitucional prevista na CF 1988, a teor do art. 155, III, e do art. 158, III, da CF 1988, implicando



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Lei complementar n.º 459/2021, do estado de Pernambuco.



AJUIZAMENTO:

23/12/2021.



SITUAÇÃO ATUAL:

O processo se encontra concluso ao relator após manifestação da PGR, que pede a procedência parcial do pedido para que seja declarado inconstitucional o art. 3º da lei complementar n.º 459/2001, do estado de Pernambuco. A CNT já tem uma liminar parcialmente deferida ad *referendum* para suspender a eficácia dos artigos 2º, 3º e 4º da lei complementar atacada.



RELATORIA:

Ministro André Mendonça.

inclusive a dupla tributação de um mesmo veículo em mesmo ano-calendário; (iv) afronta os princípios da livre iniciativa, concorrência e isonomia ao limitar o exercício da atividade econômica às empresas locadoras de automóveis; (v) viola os princípios da propriedade, do devido processo legal, da proporcionalidade e do não confisco ao estabelecer a apreensão dos veículos como forma de exigir tributos ou impedir o exercício de propriedade, assim como ao prever aplicação de multa no valor de, no mínimo, R\$ 53.970,00 (cinquenta e três mil, novecentos e setenta reais).

ADC 75

Constitucionalidade da Lei do Motorista

DESCRIÇÃO:

Constitucionalidade das alterações promovidas pela lei n.º 13.103/2015.

TESE DEFENDIDA:

As alterações promovidas atenderam a todos os preceitos constitucionais.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Lei n.º 13.103/2015.



AJUIZAMENTO:

01/12/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

Conclusos ao relator desde 25/11/2022, após manifestação da PGR, que opina pelo não conhecimento da ADC.



RELATORIA:

Ministro Alexandre de Moraes.

ADPF 488

Execução trabalhista de partes que não participaram da fase de conhecimento

DESCRIÇÃO:

Busca a nulidade de decisões judiciais que incluem, no polo passivo da execução trabalhista, pessoas físicas ou jurídicas que não participaram da fase de conhecimento, sob a alegação de que integram grupo econômico.

TESE DEFENDIDA:

A solidariedade legal prevista no art. 2º, § 2º, da CLT, não afasta a necessidade da participação do pretense devedor solidário na fase de conhecimento, em respeito aos princípios constitucionais do direito da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal. A participação na fase de execução é mitigada e depende de oferta de garantia do juízo, sujeitando o pretense devedor a graves atos constritivos antes mesmo de ter a primeira oportunidade para se manifestar.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Decisões judiciais trabalhistas proferidas em execuções de sentença, determinando o redirecionamento da execução com base na tese de existência de grupo econômico.



AJUIZAMENTO:

19/1/2016.



SITUAÇÃO ATUAL:

Conclusos ao relator desde 29/7/2022, após substabelecimento apresentado pela NTU. O processo está suspenso após pedido de vista do ministro Gilmar Mendes em dezembro de 2021.



RELATORIA:

Ministra Rosa Weber.

ADPF 657

Prescrição intercorrente na Justiça do Trabalho

DESCRIÇÃO:

Ataca decisões trabalhistas que se basearam na súmula n.º 144, do TST, para não admitir a aplicação da prescrição intercorrente na Justiça do Trabalho, bem como daquelas que se baseiam na recomendação n.º 03/GCGJT, de 24/7/2018, para admitir a aplicação do instituto a partir do descumprimento da determinação judicial de impulso, desde que feita após 11/11/2017.

TESE DEFENDIDA:

Ofende-se o princípio constitucional da legalidade na determinação da súmula n.º 144, do TST, de não aplicar a prescrição intercorrente na Justiça do Trabalho, bem como de não fazer incidir imediatamente a norma do art. 11-A da CLT, introduzido pela reforma trabalhista de 2017, a qual prevê a ocorrência de prescrição intercorrente no processo do trabalho. Há, ainda, violação aos princípios, também constitucionais, da segurança jurídica, duração razoável do processo e efetividade da prescrição jurisdicional trabalhista.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Súmula TST n.º 144 e recomendação n.º 3/GCGJT, de 24/07/2018.



AJUIZAMENTO:

6/3/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

O processo se encontra concluso ao relator desde março de 2020, após a distribuição a ele.



RELATORIA:

Ministro Ricardo Lewandowski.

ADI 5.322

Lei do Motorista

DESCRIÇÃO:

Discute a constitucionalidade da lei n.º 13.103/2015, sob o fundamento de que se retiram direitos previstos na CLT, além de alterar disposições do CTB, que, dentre as disposições, está a exigência do exame toxicológico.

TESE DEFENDIDA:

As alterações promovidas atenderam a todos os preceitos constitucionais, tendo contado com ampla participação de todas as entidades representativas.



REQUERENTE:

Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT).



OBJETO:

Lei n.º 13.103/2015.



AJUIZAMENTO:

20/5/2015.



SITUAÇÃO ATUAL:

Processo suspenso após pedido de vista do ministro Nunes Marques em 22/8/2022.



RELATORIA:

Ministro Alexandre de Moraes.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADIs 5.826 e 5.829

Trabalho intermitente

DESCRIÇÃO:

Trabalho intermitente nas relações trabalhistas.

TESE DEFENDIDA:

O trabalho intermitente respeitou os direitos constitucionais do empregado. As disposições legais atendem à nova realidade vigente nas relações do trabalho e permitem dinamizar as contratações e fortalecer o mercado formal de trabalho, trazendo para a proteção legal mão de obra antes excluída.



REQUERENTES:

Federação Nacional dos Trabalhadores em Empresas de Telecomunicações e Operadores de Mesas Telefônicas (Fenattel) e Federação Nacional dos Empregados em Postos de Serviços de Combustíveis e Derivados de Petróleo (Fenopospetro).



OBJETO:

Arts. 443, caput e § 3º, 452-A, 452-B, 452-C, 452-D, 452-E, 452-F, 452-G, 452-H, 611-A, inciso VIII, e 911-A, da CLT, com a redação conferida pela lei n.º 13.467/2017 e pela medida provisória n.º 808/2017.



AJUIZAMENTO:

23/11/2017 e 27/11/2017, respectivamente.



SITUAÇÃO ATUAL:

O processo principal (ADI 5826) foi destacado pelo ministro André Mendonça, tirando o processo do julgamento virtual para o presencial, anulando todos os votos.



RELATORIA:

Ministro Edson Fachin.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADI 6.069

Limitação ao valor do dano moral

DESCRIÇÃO:

Limitação do valor de indenização por dano moral decorrente da relação de trabalho, a ser fixado pela Justiça Trabalhista.

TESE DEFENDIDA:

A lei não pode impor limitação ao Poder Judiciário para a fixação do valor de indenização por dano moral, previsto no inciso XXVIII, do art. 7º, da CF/1988, sob pena de limitar o próprio exercício da jurisdição. Se a “tarifação” da indenização por dano moral decorrente de ofensa à intimidade, vida privada, honra e imagem das pessoas é inconstitucional, a “tarifação” da indenização por dano moral decorrente da “relação de trabalho” também se mostra inconstitucional.



REQUERENTE:

Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho (Anamatra) e Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (CFOAB).



OBJETO:

Art. 223-G, § 1º, incisos I a IV, da CLT, com a redação conferida pela lei n.º 13.467/2017 e pela medida provisória n.º 808/2017.



AJUIZAMENTO:

6/2/2019.



SITUAÇÃO ATUAL:

Foi desampensada da ADI 5870. O ministro Nunes Marques pediu vista do processo em 27/10/2021.



RELATORIA:

Ministro Gilmar Mendes.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADI 6.270

Regime de autorização no transporte interestadual e internacional de passageiros

DESCRIÇÃO:

As normas disciplinam o regime de outorga do serviço de transporte terrestre coletivo interestadual e internacional de passageiros por meio de simples autorização.

TESE DEFENDIDA:

A concessão do transporte interestadual e internacional de passageiros deve acontecer por meio de permissão, com submissão prévia a procedimento licitatório. Por se tratar de serviço público, a CF preceitua que o poder público deve prestar o serviço de forma direta ou por particulares mediante o respectivo procedimento licitatório que garanta a igualdade de condições aos concorrentes. As alterações legislativas promovidas possibilitam a prestação à margem do controle estatal, interferindo na qualidade do serviço, no preço das tarifas, na sustentabilidade do serviço de transporte e, conseqüentemente, no direito social ao transporte e no direito de livre locomoção.



REQUERENTE:

Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros (Anatrip).



OBJETO:

Lei n.º 12.996/2014; decreto n.º 10.157/2019; resolução n.º 71/2019, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República; e deliberação n.º 955/2019, da ANTT.



AJUIZAMENTO:

26/11/2019.



SITUAÇÃO ATUAL:

O processo foi incluído em pauta de julgamento pelo presidente para o dia 15/9/2022, entretanto foi excluído do calendário em 14/9/2022 e se encontra parado desde então, aguardando novo calendário de julgamento.



RELATORIA:

Ministro Luiz Fux.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADI 6.343

Ações de combate à pandemia do novo coronavírus

DESCRIÇÃO:

Os dispositivos que se insurgem submetem medida restrição excepcional e temporária de locomoção intermunicipal, violando o pacto federativo.

TESE DEFENDIDA:

A medida limitadora de poder advindo da Constituição Federal verifica que a junção dessa alteração à lei n.º 13.979, de 2020, acabou por formar uma tríplice limitação, já que houve uma complementação pela medida provisória n.º 927, de 2020, publicada em 22/03/2020. A MPV 926, de 2020, trouxe a limitação de que a restrição de locomoção intermunicipal seja condicionada à recomendação técnica e fundamentada da Anvisa, autarquia federal. Por outro ponto, pela posição topográfica dessa mesma alteração na lei n.º 13.979, de 2020, fica exigida a autorização do MS para adotar a restrição supra. Já no que toca à MPV 927, de 2020, estabelece-se para essa restrição a necessidade de disposição em ato conjunto dos ministros de Estado da Saúde, da Justiça e Segurança Pública e da Infraestrutura – um verdadeiro emaranhado de exigências com o fim único de corromper a essência do pacto federativo brasileiro.



REQUERENTE:

Rede Sustentabilidade.



OBJETO:

Dispositivos da lei n.º 13.979/2020 e das medidas provisórias n.º 926 e n.º 927/2020.



AJUIZAMENTO:

24/3/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

Em 9/6/2022, houve a substituição do relator devido à aposentadoria do ministro Marco Aurélio. A relatoria do processo foi repassada ao ministro André Mendonça. O processo se encontra concluso ao relator desde então.



RELATORIA:

Ministro André Mendonça.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADIs 6.399, 6.415 e 6.403

Fim do voto de qualidade no CARF

DESCRIÇÃO:

Decisão favorável ao contribuinte em caso de empate no julgamento do processo administrativo de determinação e exigência do crédito tributário.

TESE DEFENDIDA:

A composição do CARF decorre de decisões do ministro de Estado da Economia, sendo, portanto, incabível supor que o fim do voto de qualidade teria como propósito favorecer os contribuintes. A nova lei põe fim ao desequilíbrio na paridade e à possibilidade de voto em dobro para um de seus membros. O fim do voto de qualidade significa apenas a mudança do critério de desempate, regra tipicamente processual.



REQUERENTES:

PGR, Partido Socialista Brasileiro (PSB) e Associação Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Anfip), respectivamente.



OBJETO:

Art. 19-E da lei n.º 10.522/2002, incluído pela lei n.º 13.988/2020, fruto de conversão da medida provisória n.º 899/2020.



AJUIZAMENTO:

28/4/2020; 29/4/2020; e 11/5/2020, respectivamente.



SITUAÇÃO ATUAL:

O ministro relator à época, Marco Aurélio, votou pela procedência do pedido formulado, declarando inconstitucional formalmente o art. 28 da lei n.º 13.988/20. O ministro Nunes Marques pediu vista do processo.



RELATORIA:

Ministro Marco Aurélio.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADC 62

Requisitos para alteração, criação e revisão de jurisprudência e súmulas trabalhistas

DESCRIÇÃO:

Requisitos para estabelecer ou alterar, criar ou revisar jurisprudência, súmulas e outros enunciados uniformes na Justiça do Trabalho.

TESE DEFENDIDA:

As alterações promovidas estão em harmonia com os princípios constitucionais da segurança jurídica, razoabilidade e proporcionalidade, permitindo publicidade e participação social nos julgamentos.



REQUERENTES:

Confederação Nacional do Transporte (CNT), Confederação Nacional do Sistema Financeiro (Consif) e Confederação Nacional do Turismo (CNTur).



OBJETO:

Art. 702, inciso I, alínea f, e § 3º e 4º da CLT, com a redação dada pela lei n.º 13.467/2017.



AJUIZAMENTO:

18/3/2019.



SITUAÇÃO ATUAL:

O relator havia extinguido monocraticamente o processo sem julgamento de mérito por ilegitimidade ad causam das requerentes, entretanto, após agravo regimental, o tribunal, por maioria, reconheceu a legitimidade ativa das requerentes. O processo ainda seguirá para o julgamento do seu mérito.



RELATORIA:

Ministro Ricardo Lewandowski.

ADI 6.270

Exploração dos serviços de transporte terrestre coletivo interestadual de passageiros

DESCRIÇÃO:

O dispositivo do art. 3º da lei federal n.º 12.996/2014, na parte em que deu nova redação ao art. 13, incisos IV e V, alínea “e”, e ao art. 14, inciso III, alínea “j”, da lei federal n.º 10.233/2001, estabelece a possibilidade de que os serviços de transporte terrestre coletivo e interestadual e internacional de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura sejam outorgadas por meio de simples autorização, e, portanto, sem a necessidade de procedimento licitatório prévio; os arts. 2º e 3º da resolução n.º 71/2019, do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, os quais inserem princípios e diretrizes e parâmetros regulatórios até então inéditos no sistema jurídico; e os arts. 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10 e 11 da deliberação n.º 955/2019, da Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT), por meio dos quais foi extinta a possibilidade de transferência de autorizações para exploração de mercados de passageiros.

TESE DEFENDIDA:

A concessão do transporte interestadual e internacional de passageiros deve ser por meio de permissão, com submissão prévia a procedimento licitatório. Por ele se tratar de serviço público, a CF/1988 preceitua que o poder público deve prestar o serviço de forma direta ou por particulares,



REQUERENTE:

Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros (Anatrip).



OBJETO:

Validade de normas que permitem o oferecimento de serviços interestaduais de transporte terrestre coletivo de passageiros sem procedimento licitatório prévio, mediante simples autorização.



AJUIZAMENTO:

26/11/2019.



SITUAÇÃO ATUAL:

O Processo está incluído no calendário de julgamento para o dia 15/03/2023.



RELATORIA:

Ministro Luiz Fux.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.



mediante o respectivo procedimento licitatório, e desde que garanta a igualdade de condições aos concorrentes. As alterações legislativas promovidas possibilitam a prestação à margem do controle estatal, interferindo na qualidade do serviço, no preço das tarifas, na sustentabilidade do serviço de transporte e, conseqüentemente, no direito social ao transporte e no direito de livre locomoção.

ADI 6.481

Competência do DNIT

DESCRIÇÃO:

Trata-se de ação com o objetivo de questionar a constitucionalidade do § 3º, do art. 82, da lei n.º 10.233/2001, que atribui competência ao DNIT para fiscalizar o trânsito nas rodovias e estradas federais e, nesse âmbito, aplicar, de modo não exclusivo, penalidade por infração ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

TESE DEFENDIDA:

O § 3º, do art. 82, da lei n.º 10.233/2001, ao atribuir ao DNIT todas as competências acima listadas, acabou por afrontar a Constituição Federal de 1988, notadamente em seu art. 144, §§ 2º e 10, a demandar o seu afastamento do ordenamento jurídico ou, ao menos, estabelecer a sua interpretação conforme a Constituição Federal de 1988.

A atribuição impressa pelo art. 82, § 3º, da lei n.º 10.233/2001, que, expressamente, delegou ao DNIT, sem qualquer restrição, todas as competências previstas no art. 21 do Código CTB, mostra-se absolutamente anômala, destoando, por completo, da própria natureza da autarquia.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

§ 3º, do art. 82, da lei n.º 10.233/2001.



AJUIZAMENTO:

1º/7/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

O processo se encontra concluso ao relator desde 23/8/2022, após decurso de prazo para a apresentação de resposta aos embargos de declaração opostos pela CNT em face do acórdão que negou provimento ao agravo interno interposto.



RELATORIA:

Ministro Nunes Marques.



ADI 7.096

Renúncia fiscal do SEST SENAT e MEI Caminhoneiro

DESCRIÇÃO:

ADI ataca a lei complementar n.º 188, de 31 de dezembro de 2021, notadamente na parte em que ampliou o âmbito de aplicação do regime tributário do Simples Nacional, por meio da acrescência ao texto da lei complementar n.º 123/2006, em grave afronta ao texto constitucional.

TESE DEFENDIDA:

A inovação promovida pelo art. 2º da lei complementar n.º 188/2021 revela patente violação ao texto constitucional, previsto nos ditames dos arts. 203 e 204 da Carta Magna, pois, dentre outras medidas, ampliou o âmbito da aplicação do regime tributário do Simples Nacional, determinando a elisão das contribuições ao SEST SENAT (art. 13, § 3º, da LC n.º 123/2006), atropelando procedimentos legislativos constitucionalmente previstos.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).



OBJETO:

Lei complementar n.º 188, de 31 de dezembro de 2021, e lei complementar n.º 123/2006.



AJUIZAMENTO:

11/3/2022.



SITUAÇÃO ATUAL:

O processo se encontra concluso ao relator desde 30/6/2022, após manifestação da PGR que opina pela improcedência do pedido inicial.



RELATORIA:

Ministro Gilmar Mendes.



ADPF 951

Responsabilidade solidária às empresas sucedidas

DESCRIÇÃO:

A ação combate o conjunto de reiteradas decisões da Justiça do Trabalho que, em suas diversas instâncias, reconhece responsabilidade solidária às empresas sucedidas, diante de simples inadimplemento das suas sucessoras ou de indícios unilaterais de formação de grupo econômico, a despeito da ausência de efetiva comprovação de fraude na sucessão e independentemente da sua prévia participação no processo de conhecimento ou em incidente de desconsideração da personalidade jurídica.

TESE DEFENDIDA:

Violação aos preceitos fundamentais contidos nos arts. 5º, II, XXII, XXXVI, LIV, LV; 93, IX; 114, I; 170; e 219 da Constituição Federal de 1988.

As decisões da Justiça do Trabalho, no sentido atacado por essa ação, revelam um importante problema de expertise e, mais especificamente, de violação à repartição constitucional de competências, a teor do art. 114 da CF/1988.

As decisões que vêm sendo proferidas pelos egrégios TRTs vão de encontro aos preceitos fundamentais da Carta Constitucional de 1988, na medida em que reconhecem essa fraude sem a adoção de qualquer procedimento adequado para essa finalidade (como o IDPJ ou prévia participação em fase de conhecimento), mas tão somente com base na



REQUERENTES:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Decisões da Justiça do Trabalho que, em suas diversas instâncias, reconhece a responsabilidade solidária às empresas sucedidas.



AJUIZAMENTO:

10/3/2022.



SITUAÇÃO ATUAL:

O ministro Gilmar Mendes pediu vista do processo, suspendendo o feito desde 14/9/2022.



RELATORIA:

Ministro Alexandre de Moraes.



insuficiência de recursos da sucessora e sem motivação concreta sobre a ocorrência de irregularidades nas operações comerciais ou societárias entre elas realizadas, o que viola, por consequência, os arts. 93, IX, e 170 da Constituição Federal de 1988.

ADI 7.181

PIS e Cofins sobre produtos adquiridos com alíquota zero

DESCRIÇÃO:

A medida provisória n.º 1.118/2022 alterou, dentre outros pontos, o caput do art. 9º da lei complementar n.º 192/2022, que previa a manutenção dos créditos do PIS/Pasep e da Cofins às pessoas jurídicas da cadeia (produtores e revendedores de combustíveis), inclusive o consumidor final, relativamente às operações abarcadas com alíquota zero até o dia 31 de dezembro de 2022. O texto foi publicado no Diário Oficial da União em 18/5/2022.

A medida provisória incluiu, no § 2º do art. 9º da mencionada lei complementar, disposição expressa para a manutenção dos créditos vinculados às vendas efetuadas com suspensão, isenção, alíquota 0 (zero) ou não incidência da contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins às pessoas jurídicas produtoras ou revendedoras. Entretanto, em relação à compra de combustível para uso próprio, vedou a benesse.

A lei complementar n.º 192/2022, em sua redação original, definiu, até o final do ano, a alíquota zero do PIS/Pasep e da Cofins, mantendo para todas as pessoas jurídicas, inclusive o adquirente final, a manutenção dos créditos vinculados. Anota-se, portanto, que a medida provisória n.º 1.118/22 retira a extensão do uso dos créditos a contribuintes que compram combustíveis para uso próprio, conforme assegurado anteriormente pela legislação complementar aprovada sem vetos no Congresso Nacional.

TESE DEFENDIDA:

Preliminarmente, as medidas provisórias, por força constitucional, são atos normativos vinculados do ponto de vista material e que se limitam a situações de relevância e urgência e, como visto, não há justificativa relevante e tampouco urgente apta a suprimir direito assegurado pela lei complementar. Assim, a medida provisória não corresponde à exigência do art. 62 da Constituição Federal de 1988 em seu aspecto formal.

Configura-se abuso de poder do Poder Executivo na medida em que tenta, por meio de medida provisória, invadir competência de iniciativa privativa e exclusiva do Poder Legislativo.

A instituição e a majoração de tributos devem se pautar na legalidade formal e material. O texto constitucional limita o poder estatal, exigindo obrigatoriamente a intervenção legislativa para tratar de majoração tributária. Assim, somente lei (formalmente e materialmente válida) pode definir aspectos no que tange ao fato gerador, alíquotas, sujeito passivo, cominação de penalidades, bem com as hipóteses de exclusão, redução e extinção do crédito tributário.

Por fim, a MPV não observou o princípio da anterioridade nonagesimal, que está disciplinada no art. 195, § 6º, da Constituição Federal de 1988, já que as referidas espécies tributárias são contribuições sociais disciplinadas no art. 195, inciso I, da Constituição Federal de 1988.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Medida provisória n.º 1.118/2022 e art. 9º da lei complementar n.º 192/2022.



AJUIZAMENTO:

2/6/2022.



SITUAÇÃO ATUAL:

Na sessão virtual de 10/6/2022 a 20/6/2022, o Tribunal Pleno, por unanimidade, nos termos do voto do relator, referendou a decisão, em parte, à medida cautelar, para que a MPV 1.118/22 somente produza efeitos após serem decorridos 90 dias da data da sua publicação.

O processo se encontra parado desde 01/12/2022 após despacho do relator que solicita informações ao requerido (Presidente da República).



RELATORIA:

Ministro Dias Toffoli.



ADI 7.248

Desconto em contratos de empresas que fornecem auxílio-alimentação

DESCRIÇÃO:

Questiona-se que a norma atacada impede o empregador de exigir ou receber deságio ou descontos sobre o valor contratado com a empresa fornecedora do vale-alimentação. Além disso, ele não pode negociar prazos de repasse ou pagamento que descaracterizem a natureza pré-paga dos valores repassados aos trabalhadores.

TESE DEFENDIDA:

A legislação impugnada impede que sejam negociados deságios ou descontos na contratação dos fornecedores de vale-alimentação, promovendo óbice inconstitucional ao livre exercício da atividade econômica, inclusive por meio de desestabilização concorrencial, na medida em que (i) tais empresas não precisarão disputar boa parte da parcela dos preços praticados e (ii) os empregadores não poderão se valer da grande quantidade de empregos que oferecem como atrativo para forçar uma redução dos preços desse serviço.



REQUERENTES:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Art. 3º, *caput*; e incisos I e II, do art. 4º; *caput*, do art. 5º, § 4º, incisos I, II, III, e § 5º, todos da lei n.º 14.442/2022.



AJUIZAMENTO:

11/10/2022.



SITUAÇÃO ATUAL:

O relator adotou o rito abreviado na ação, para que a constitucionalidade das normas seja julgada em definitivo pelo Plenário, em data ainda não prevista.

Foram solicitadas informações sobre a matéria aos presidentes da República e do Congresso Nacional, bem como pareceres da AGU e da PGR. Após isso, o relator produzirá seu voto e o liberará para a inclusão em pauta.



RELATORIA:

Ministro Luiz Fux.







98.71





TRANSPORTE 5.0
MOVIMENTO PARA O FUTURO

CNT / SEST SENAT / ITL



CNT / SEST SENAT / ITL