

AGENDA INSTITUCIONAL
**TRANSPORTE
E LOGÍSTICA**

2021

CNT / SEST SENAT / ITL

AGENDA INSTITUCIONAL
**TRANSPORTE
E LOGÍSTICA**

2021

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 Carvalho

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: Airton Nogueira Pereira Junior

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

Chefe de Gabinete da CNT

Guilherme Theo Sampaio

Diretora Executiva Nacional do SEST SENAT

Nicole Goulart

Diretor Executivo do ITL

João Victor Mendes

EQUIPE TÉCNICA

Assessoria Parlamentar

Amanda Tabosa

Andrea Cavalcanti

Assessoria Governamental

Bruno Lustosa

Frederico Toledo Melo

João Guilherme Abrahão

Thiago Ticchetti

Gerente de Comunicação

Myriam Caetano

Projeto, editoração e diagramação

Gustavo Rener

Revisão

Filipe Linhares

ELABORAÇÃO E PRODUÇÃO

Andrea Cavalcanti

Guilherme Theo Sampaio

João Guilherme Abrahão

Jorge A. Dieb

Natália Pianegonda

Agenda institucional transporte e logística 2021. - Brasília: CNT : SEST SENAT : ITL, 2021.

133 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	16
FRENLOGI	18
Lista de Siglas	20
Câmara dos Deputados	21
PL 3.729/2004 - Licenciamento Ambiental	30
PEC 159/2007 - CIDE Verde	31
PL 1.572/2007 - Ato terrorista	32
PL 2.080/2015 - Seguro da carga	33
PL 3.570/2015 - Franquia de bagagem	34
PDC 578/2016 - Franquia de bagagem	35
PL 4.864/2016 - Taxa de fiscalização da ANTT	36
PL 7.063/2017 - PPPs	37
PL 9.623/2018 - Penhora pela Fazenda Pública	38
PDC 1.018/2018 - Embarque armado	39
PL 11.057/2018 - FUNSET para sinalização viária	40
PEC 45/2019 - Reforma tributária	41
PDL 141/2019 - Fim da regulamentação do transporte ferroviário	42
PL 4.547/2019 - Gratuidade do idoso no transporte público	43
PL 6.093/2019 - DT-e	44
PL 6.159/2019 - Auxílio-inclusão	45
PL 6.260/2019 - Cassação do CNPJ	46

PL 6.461/2019 - Estatuto do Aprendiz	47
PL 2.646/2020 - Debêntures de infraestrutura	48
PL 2.863/2020 - Parcelamento de dívidas trabalhistas	49
PL 3.819/2020 - Autorização para o TRIIP	50
PL 3.887/2020 - CBS: Unificação do PIS/COFINS	51
PL 4.392/2020 - Praticagem	52
PL 5.122/2020 - CNH Cidadã	53
PLP 16/2021 - Regra do ICMS para combustível	54
Senado Federal	57
PLS 258/2016 - Novo Código Brasileiro de Aeronáutica	58
PLS 272/2016 - Ato terrorista	59
PLS 328/2016 - Gratuidade do idoso no transporte público	60
PLC 75/2018 - Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas	61
PLS 261/2018 - Marco Legal das Ferrovias	62
PEC 110/2019 - Reforma Tributária	63
PL 4.728/2020 - Programa Especial de Regularização Tributária (PERT)	64
PL 79/2020 - Recursos para o SEST SENAT	65
PL 949/2020 - Suspensão de recolhimento de tributos	66
PL 3.546/2020 - S Portuário	67
PL 4.042/2020 - Faixas não edificáveis	68
PL 4.199/2020 - BR do Mar	69
PEC 01/2021 - PEC da Infraestrutura	70
PL 4.881/2012 - Política de Mobilidade Urbana	71

Representação e defesa de interesse - Poder Executivo	74
Lista de Siglas	76
Planejamento, desburocratização do Estado e financiamento da infraestrutura	80
Planejamento para o fortalecimento do transporte	81
Marcos Regulatórios do Transporte	82
Reforma administrativa	82
Reforma tributária	82
Formas alternativas para solução de conflitos	83
Financiamento da infraestrutura nacional	84
Operação das empresas, crédito e custeio	85
Ações emergenciais para recuperação econômica das empresas	86
Cumprimento de contratos de financiamento vigentes	87
Pagamento de tributos e parcelamento de débitos fiscais	87
Preços dos combustíveis	88
Trabalhista	89
Agenda Trabalhista do Setor Transportador	90
Segurança Pública	91
Meio Ambiente	92
Ações estratégicas para o SEST SENAT	93
Transporte Rodoviário	95
Transporte Aquaviário	97
Transporte Ferroviário	99
Transporte Aéreo	101
Representação e defesa de interesses do Poder Judiciário	104
Lista de siglas e tipos e ações	105
ADI 2.571 - Creditamento de ICMS	107
ADI 2.572 - Reserva de assentos em transporte público	108

ADI 2.779 - Incidência do ICMS no afretamento do transporte aquaviário	109
ADI 4.289 - Validade de passagens no transporte rodoviário de passageiros	110
ADI 5.431 - Responsabilidade solidária no imposto de importação	111
ADI 5.474 - Certidão negativa de débitos trabalhistas	112
ADI 5.974 - BACEN JUD	113
ADI 6.276 - Participação na composição das agências reguladoras	114
ADC 39 - Convenção da OIT que disciplina o término de contrato de trabalho por iniciativa do empregador	115
ADC 75 - Constitucionalidade da Lei do Motorista	116
ADPF 381 - Validade dos instrumentos coletivos no transporte rodoviário de cargas	117
ADPF 488 - Execução trabalhista de partes que não participaram da fase de conhecimento	118
ADPF 657 - Prescrição intercorrente na Justiça do Trabalho	119
ADPF 665 - Decretos que fecham divisas estaduais e limites entre municípios	120
ADI 5.322 - Lei do Motorista	121
ADI 5.826 e 5.829 - Trabalho intermitente	122
ADIs 5.870 e 6.069 – Limitação ao valor do dano moral	123
ADI 6.270 - Regime de autorização no transporte interestadual e internacional de passageiros	124
ADI 6.343 - Ações de combate à pandemia do coronavírus	125
ADI 6.363 - Programa emergencial de manutenção do emprego e da renda	126

ADIs 6.399, 6.415 e 6.403 - Fim do voto de qualidade no CARF	127
ADI 6.632 - Prorrogação da desoneração da folha de pagamento	128
ADC 58 - Fim do voto de qualidade no CARF	129
ADC 62 - Requisitos para alteração, criação e revisão de jurisprudência e súmulas trabalhistas	130
ARE 1.121.633 - Validade de norma coletiva de trabalho	131
RE 999.435 - Dispensa coletiva sem prévia negociação	132



Palavra do presidente

O Transporte Move o Brasil

Desde o início de 2020, estamos passando por uma enorme crise decorrente da pandemia. Há um ano, não poderíamos prever o tamanho da pandemia que vem ceifando milhares de vidas no Brasil e no mundo. Hoje já temos alguma esperança, pois a vacina já existe.

Mesmo com as dificuldades inerentes da pandemia, o Sistema CNT pautou a sua atuação para dar atenção aos temas mais importantes e estratégicos para os transportadores. Mostramos para a sociedade a essencialidade da nossa atividade.

Além disso, lideramos um movimento de defesa intensa da desburocratização do Estado e da promoção de reformas estruturantes. Lutamos por mais segurança jurídica e estabelecimento de marcos normativos mais atuais. Exigimos mais respeito aos contratos e às regras e maior participação da iniciativa privada nos investimentos em infraestrutura.

Neste momento, temos lutado pela preservação da vida das pessoas e pela garantia da sobrevivência das nossas empresas em um momento de extrema complexidade. Ainda sentimos os efeitos da pandemia e da crise econômica. E isso torna imperativo que sejam adotadas medidas de redução do Custo Brasil e de aumento da competitividade da economia brasileira. A população brasileira e as empresas transportadoras precisam de ajuda.

Apesar da pandemia, a vida continua; e muitos projetos de interesse do setor estão sendo discutidos e avaliados. Nesse sentido, a CNT entende que a atuação junto aos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário é fundamental para a defesa dos interesses dos transportadores e para a recolocação do país no rumo do pleno desenvolvimento socioeconômico. Precisamos seguir no caminho das reformas estruturantes do Estado e das bases para assegurarmos a sustentabilidade das empresas e atrairmos o investimento privado para projetos de infraestrutura.

Por isso, apresentamos a **Agenda Institucional Transporte e Logística 2021**, um instrumento com os posicionamentos do Sistema CNT sobre as agendas, os temas, os projetos e as pautas que dialogam diretamente com as necessidades do transporte brasileiro e que podem levar o país ao futuro que todos nós desejamos.

Vander Costa
PRESIDENTE DO SISTEMA CNT





Apresentação do Sistema CNT

*Quem somos e como
estamos organizados*

A Confederação Nacional do Transporte é a representação máxima do transporte brasileiro. A instituição reúne 27 federações e cinco sindicatos nacionais. São 155 mil empresas, que geram 2,2 milhões de empregos. Na composição do Sistema CNT, a instituição também administra o SEST SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) e o ITL (Instituto de Transporte e Logística).

A articulação da Confederação com os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário também 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 têm impacto direto sobre o desenvolvimento do país.

Pautada pelos ideais de inovação, excelência e sustentabilidade, a CNT defende os interesses do setor, produz informação e conhecimento e realiza 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.





*Poder
Legislativo*

Representação e defesa de interesses

Poder Legislativo

Em um Estado democrático de direito, é primordial a participação de diversos atores no processo decisório. Nesse sentido, cabe à Confederação Nacional do Transporte (CNT) a representação política e institucional das empresas de transporte brasileiras. A Confederação exerce o papel de interlocutora junto aos três Poderes da República e busca ampliar o capital social e político 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 reais peculiaridades de cada setor. Nesse contexto, a CNT é reconhecida nacionalmente pelas suas publicações, pelos seus manuais e pelas suas pesquisas, que apresentam as características e necessidades do transporte brasileiro.

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 2021. Ao longo da publicação, a CNT se posicionará, de forma positiva ou negativa, 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:



Apoia

quando a proposição vai ao encontro dos interesses do transporte.



Ressalvas

quando há necessidade de adequações na matéria.



Não apoia

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

FRENLOGI

*Frente Parlamentar
Mista de Logística e
Infraestrutura*

As frentes são organizações suprapartidárias que reúnem, em torno de um tema, diversos parlamentares de partidos distintos.

Composta por deputados e senadores, a Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) trabalha pelo progresso da logística nacional. Nesse sentido, fomenta os investimentos em infraestrutura e o crescimento dos diversos modais de transporte brasileiros. Para tanto, trabalha na mediação entre o Parlamento e o Executivo, no desenvolvimento de obras e no aprimoramento da legislação federal do setor.

A Frenlogi se propõe a trazer as demandas de investidores e operadores da logística e do transporte para a agenda do Congresso Nacional. Dessa maneira, o foco é defender a desburocratização de projetos de concessões de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e, também, buscar a agilidade nos projetos das áreas de armazenagem, dutos e energia.

A Frente propõe uma aliança setorial entre os operadores da infraestrutura e transporte, o Congresso Nacional e o Executivo, para buscar a ampliação do PIB do Brasil.

Composição da Diretoria:

Senador Wellington Fagundes

PRESIDENTE

Deputado Hugo Leal

CÂMARA TEMÁTICA PORTUÁRIA

Deputado Diego Andrade

CÂMARA TEMÁTICA RODOVIÁRIA

Senador Antônio Anastasia

CÂMARA AEROPORTUÁRIA

Deputado Pedro Uczai

CÂMARA TEMÁTICA FERROVIÁRIA

Senador Eduardo Gomes

CÂMARA DE ENERGIA E HIDROVIA

Deputado Hermes Parcianello

CÂMARA DE ARMAZENAMENTO

Edinho Bez

DIRETOR DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS DA FRENLOGI

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: 25 Comissões Permanentes

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

CCTCI *Comissão de Ciência e Tecnologia, Comunicação e Informática*

CCJC *Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania*

CCULT *Comissão de Cultura*

CDC *Comissão de Defesa do Consumidor*

CDEICS *Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços*

CDU *Comissão de Desenvolvimento Urbano*

CMULHER *Comissão dos Direitos da Mulher*

CIDOSO *Comissão dos Direitos da Pessoa Idosa*

CPD *Comissão dos Direitos das Pessoas com Deficiência*

CDHM *Comissão de Direitos Humanos e Minorias*

CE *Comissão de Educação*

Câmara dos Deputados: 25 Comissões Permanentes

CESPO *Comissão do Esporte*

CFT *Comissão de Finanças e Tributação*

CFFC *Comissão de Fiscalização Financeira e Controle*

CINDRA *Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e Amazônia*

CLP *Comissão de Legislação Participativa*

CMADS *Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável*

CME *Comissão de Minas e Energia*

CREDN *Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional*

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

CSSF *Comissão de Seguridade Social e Família*

CTASP *Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público*

CTUR *Comissão de Turismo*

CVT *Comissão de Viação e Transportes*

CESP *Comissão Especial*

Senado Federal: 14 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*

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*

Tipos de proposições:

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*



PL 3.729/2004 *Licenciamento Ambiental*

POSICIONAMENTO

Transportar de forma segura, eficiente e com o 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 no 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.

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).



AUTOR:

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:

CAPADR, CMADS, CFT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

A proposição foi aprovada pelo plenário da Câmara dos Deputados no dia 13/05/2021 e aguarda envio ao Senado Federal.



RELATOR DE PLENÁRIO:

Deputado Federal Neri Geller (PP/MT).

PROPOSTA:

É essencial que o novo marco legal do licenciamento ambiental estabeleça:

- 1.** Informatização da informação de modo prático e transparente;
- 2.** Padronização e desburocratização dos procedimentos de licenciamento;
- 3.** Utilização de tecnologia de ponta para obtenção de dados públicos de grande porte de modo sistematizado para o fornecimento de informações estratégicas;
- 4.** Enquadramento correto do transporte de cargas perigosas.



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.

**TRAMITAÇÃO:**

CCJC; CESP; Plenário.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Pronta para pauta no Plenário.

**PROPOSTA:**

Pela aprovação do parecer da Comissão Especial.



PL 1.572/2007

Ato terrorista

POSICIONAMENTO

No transporte urbano de passageiros por ônibus, a situação da 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 a ônibus urbano 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 cargas e 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 2.080/2015

Seguro da carga

POSICIONAMENTO

A Confederação Nacional do Transporte - 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, que, por vezes, alega ter contratado o seguro, contudo, quando ocorre o sinistro, transfere a responsabilidade para o transportador, que confiou na dispensa, não contratou o seguro, ficando com o prejuízo e, por vezes, não tendo 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 a duplicidade ou falta de seguro, que, ao fim, gera prejuízos para o transportador e para o dono da mercadoria. Os transportadores do Brasil desejam contratar o seguro da carga transportada para garantir a indenização em casos de sinistros. Nesse sentido, o substitutivo aprovado pela Comissão de Viação e Transporte 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:

Pronta para Pauta na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado Federal Mauro Lopes (MDB/MG).

PROPOSTA:

Pela aprovação do PL n.º 2.080/2015 conforme parecer apresentado pelo Deputado Federal Mauro Lopes na CCJC.



PL 3.570/2015

Franquia de bagagem

POSICIONAMENTO

O transporte de bagagem já se encontra regulamentado no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) e na resolução n.º 400/2016, expedida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). A regulação vigente está alinhada à realidade do transporte aéreo brasileiro e segue as melhores práticas internacionais, publicadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e pela Associação do Transporte Aéreo Internacional (International Air Transport Association - IATA). É fundamental valorizar a liberdade tarifária bem como estimular a ampliação da competição no serviço aéreo, em especial no que tange à possibilidade de exploração dos serviços por empresas de modelo de baixo custo.

**AUTOR:**

Deputado Federal Carlos Bezerra (MDB/MT).

**EMENTA:**

Dispõe sobre a cobrança por excesso de peso de bagagem.

**TRAMITAÇÃO:**

CIDOSO; CVT; CCJC.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando parecer do relator na CVT.

**RELATOR NA CVT:**

Deputado Federal Alexandre Leite (DEM/SP).



PROPOSTA:

Pela aprovação do Voto em Separado apresentado pelo Deputado Federal Lucas Gonzalez (NOVO/MG) na CVT.



PDC 578/2016

Franquia de bagagem

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 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 Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que dispõe sobre as condições gerais de transporte aéreo.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado Federal Lucas Gonzalez (NOVO/MG).



PROPOSTA:

Rejeição do PDC 578/2016.



PL 4.864/2016

Taxa de fiscalização da ANTT

POSICIONAMENTO

A lei n.º 10.233/2001 estabelece a cobrança da taxa da taxa de fiscalização, no valor de R\$ 1.800,00 (mil e oitocentos reais), por ano e por ônibus registrado pela empresa detentora de autorização ou permissão outorgada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A taxa é devida independentemente se o veículo realizou ou não viagens durante o ano. O transporte coletivo intermunicipal e internacional de passageiros é uma importância engrenagem para a mobilidade, além de ser responsável por uma melhor utilização do espaço viário e pela redução dos números de acidentes rodoviários. A fiscalização por parte da agência reguladora é fundamental para o controle e a qualidade dos serviços e a segurança no transporte de passageiros. Contudo, o valor instituído pela legislação onera, de forma considerável, as empresas. Em meio à pandemia, a situação se agravou consideravelmente, por vezes, inviabilizando o pagamento das taxas e, assim, a circulação do veículo. Nesse sentido, defendemos uma taxa com um valor mais justo e que não comprometa financeiramente o transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.



AUTOR:

Deputado Federal Diego Andrade (PSD/MG).



EMENTA:

Altera a redação do § 3º do art. 77 da 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 Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CFT.



RELATOR NA CFT:

Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS).

PROPOSTA:

Aprovação do PL 4.864/2016.



PL 7.063/2017

PPPs

POSICIONAMENTO

O projeto estabelece um novo marco para as concessões e Parcerias Público-Privadas - PPPs. A revisão, atualização e 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 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 dos créditos não quitados de órgãos e entidades federais), permitiu a penhora pela Fazenda Pública. Contudo, a Constituição Federal de 1988 estabelece o princípio maior no qual ninguém será privado da liberdade ou de 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, um 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 parecer do relator na CFT.

**RELATOR NA CFT:**

Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS).

**PROPOSTA:**

Aprovação do PL 9.623/2018.



PDC 1.018/2018

Embarque armado

POSICIONAMENTO

Após análise das práticas adotadas internacionalmente e tendo em vista a ampla discussão ocorrida no processo de elaboração da resolução n.º 461/2018, concluímos que o porte de arma irrestrito em aeronaves é um fator de grave risco para os usuários da aviação civil. A percepção de que esse porte poderia agregar segurança é equivocada. A atual regulamentação da ANAC está alinhada aos padrões internacionais, a qual garante a segurança de todos os passageiros e da tripulação.



AUTORES:

Deputados Federais Onyx Lorenzoni (DEM/RS) e Eduardo Bolsonaro (PSL/SP).



EMENTA:

Susta a portaria n.º 461, de 25 de janeiro de 2018, da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, que dispõe sobre os procedimentos de embarque e desembarque de passageiros armados, despachos de armas de fogo e de munição e transporte de passageiros sob custódia a bordo de aeronaves civis.



TRAMITAÇÃO:

CSPCCO; CVT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado Federal Da Vitoria (CIDADANIA/ES)



PROPOSTA:

Rejeição do PDC 1.018/2018.



PL 11.057/2018

*FUNSET para
sinalização viária*

POSICIONAMENTO

A Confederação Nacional do Transporte 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, se forem efetivamente usados, prover maior segurança nas rodovias brasileiras, 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 Funset 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 Fundo 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 redução dos acidentes rodoviários ocasionados pelos problemas de infraestrutura bem como uma amenização da gravidade daqueles que ocorressem.

Consequentemente, 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 do Trânsito - FUNSET.



TRAMITAÇÃO:

A proposição tramita apensada ao PL 3.920/2008 (PLS 202/2007).



SITUAÇÃO ATUAL:

O projeto principal e seus apensos estão prontos para pauta de Plenário.

PROPOSTA:

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



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, respeitando as especificidades do setor transportador e de infraestrutura.



AUTOR:

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.



PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que garanta o não aumento 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 1832/1996 é o responsável por consolidar o regramento do setor ferroviário. A norma estabelece as regras e diretrizes do setor. Nesse sentido, é extremamente prejudicial sua revogação.



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.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado Federal Geninho Zuliani (DEM/SP).



PROPOSTA:

Rejeição do PDL 141/2019.



PL 4.547/2019

Gratuidade do idoso 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 ela deve ser apresentada. O PL 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 1.967/1999 – CSSF; CVT: CIDOSO; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de relator na CCJC.



PROPOSTA:

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



PL 6.093/2019

DT-e

POSICIONAMENTO

O setor transportador defende a simplificação e a desburocratização na emissão de documentos. Um sistema único, que facilite o transporte de mercadorias por meio dos diversos modais de transporte, é uma ferramenta que, de fato, pode levar a uma maior eficiência logística e diminuir o Custo Brasil. Contudo, é necessário que a unificação de documentos respeite as peculiaridades dos modais transportadores e as legislações específicas de cada modelo de transporte. Outro importante ponto a ser observado é o modelo tributário nacional, o qual determina recolhimentos específicos para a União, para os estados e para os municípios, em cada etapa do transporte, sendo todos obrigatórios para o transporte das cargas. A criação do Documento de Transporte Eletrônico (DT-e) não pode gerar mais um custo para os transportadores, que já operam com um custo extremamente elevado. Por fim, o documento único deve cumprir o papel de documentação de transporte, não se equivalendo ao pagamento pelo serviço prestado, respeitando, assim, as atuais regras para o pagamento na prestação de serviços. Nesse sentido, o PL 6093/2019 não cumpre o papel ao qual se compromete, não unificando documentos de transporte e tributários.



AUTOR:

Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS).



EMENTA:

Dispõe sobre a instituição do documento único de transporte - DT-e.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CVT.

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que garanta a unificação dos documentos sem aumento de custos ao transportador.



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, por exemplo, o transporte de passageiros e de cargas, sob pena de expor o próprio trabalhador com deficiência a situações de riscos bem como ampliar riscos para terceiros e para os demais trabalhadores. As funções laborais em que uma ou mais deficiências (física, mental ou sensorial) elevem significativamente o grau de dificuldade ou risco na realização do trabalho 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 as peculiaridades das atividades laborais.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Dispõe sobre o auxílio-inclusão de que trata a lei n.º 13.146, de 6 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 constituição de CESP.

PROPOSTA:

Aprovação de substituto que estabeleça que atividades que demandem aptidões física, mental e sensorial plenas não sejam computadas na base de cálculo das cotas de contratação de pessoas com deficiência e criação de 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 roubo 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 Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), quando esta permitir, facilitar ou ocultar o crime de receptação.

**AUTOR:**

Deputado Federal Diego Andrade (PSD/MG).

**EMENTA:**

Altera o decreto-lei n.º 2.848, de 7 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 parecer do relator na CCJC.

**RELATOR NA CCJC:**

Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP).

PROPOSTA:

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



PL 6.461/2019

Estatuto do Aprendiz

POSICIONAMENTO

O artigo 429 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) dispõe que a cota de 5% a 15% 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 5.598/05, 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, por exemplo, cobreadores de ônibus, 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 correm riscos de 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 exigiam uma pré-qualificação do jovem que irá exercer a função. No setor transportador, as atividades finalistas são, em sua maioria, reservadas a profissionais com qualificações específicas, como no caso dos motoristas profissionais que necessariamente precisam de uma Carteira Nacional de Habilitação nas categorias C, D e E, portanto não se qualificam como aprendizes.



AUTOR:

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



EMENTA:

Institui o Estatuto do Aprendiz e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CESP.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando Constituição de CESP.



PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que retire da base de cálculo para aprendizes as atividades que demandem aptidões física, mental e sensorial plenas.



PL 2.646/2020

Debêntures de infraestrutura

POSICIONAMENTO

As debêntures incentivadas de infraestrutura são títulos privados relacionados a projetos de investimento na área de infraestrutura que usufruem de benefícios tributários e constituem um bom mecanismo de financiamento de longo prazo para as empresas. As debêntures 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 investimentos. 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.



AUTOR:

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:

CTASP; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CTASP.



RELATOR NA CTASP:

Deputado Federal Luiz Carlos Motta (PL/SP).

PROPOSTA:

Aprovação do PL2.646/2020.



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 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 n.º 2.863/2020 possibilita que as empresas possam dividir seus débitos trabalhistas vencidos durante o período de estado de calamidade pública. Tal medida possibilitará as empresas pagarem seus débitos sem colocarem em risco seus negócios e os empregos até o momento mantidos. 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:

CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando constituição de CESP.



RELATOR NA CTASP:

Deputado Federal Augusto Coutinho (SOLIDARIEDADE/PE).



PROPOSTA:

Aprovação do PL 2.863/2020.



PL 3.819/2020

Autorização para o TRIIP

POSICIONAMENTO

O art. 6º da Constituição Federal de 1988 define o transporte como direito social de todos os brasileiros. Os direitos sociais devem atender, de forma ampla, toda a população, independentemente das condições geográficas, físicas, econômicas ou sociais. Em seu art. 21, a Carta Magna determina como responsabilidade da União os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Nesse sentido, estabelece que, no caso da prestação de serviço público - realizado de forma direta pelo Estado ou outorgado por particulares -, o serviço deverá, obrigatoriamente, ser exercido sob regime de concessão ou de permissão, o qual deve ser sempre precedido por licitação. O artigo deixa expresso o modelo que deverá ser utilizado, independentemente da rota ou região do país. Por fim, o artigo 175 afirma que a Lei de Concessões e Permissões deverá abarcar obrigatoriamente as condições específicas da outorga, o caráter especial dos contratos, os direitos dos usuários, a política tarifária aplicável e a obrigação de manter o serviço adequado. Com a edição do decreto n.º 10.157/2019, que permite o transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros por meio do instituto da autorização, o direito constitucional ao transporte foi colocado em risco. Na busca de uma solução, foi apresentado o PL 3.819/2020, que assegura a qualidade e a segurança do serviço prestado ao usuário bem como garante a permanência da universalidade do atendimento e o respeito às gratuidades. Isso porque a proposta, mesmo prevendo a autorização, estabelece critérios mínimos e claros que possibilitam a concorrência, mas não comprometem a sustentabilidade do sistema. É fundamental garantir o deslocamento entre localidades que não são consideradas economicamente viáveis pelas empresas que utilizam o modelo autorizatório. A população não pode ter o seu direito de locomoção comprometido ou até mesmo cerceado.



AUTOR:

Senador Marcos Rogério (DEM/RO).



EMENTA:

Altera a lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, para estabelecer critérios de outorga mediante a autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado Federal Hugo Motta (REPUBLICANOS/PB).

PROPOSTA:

Aprovação do PL 3.819/2020.



PL 3.887/2020

*CBS: Unificação do PIS/
COFINS*

POSICIONAMENTO

A proposta formulada pelo governo federal cria a Contribuição sobre Bens e Serviços (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 elevada carga tributária existente no sistema pátrio 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 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, eficiência, transparência e razoabilidade de preços na prestação dos serviços de praticagem, utilizados em todos os portos brasileiros. O PL estabelece uma importante definição sobre os limites de preço em cada zona de praticagem, trazendo previsibilidade de custos ao setor transportador. A proposta eleva o modelo brasileiro aos utilizados em países como Holanda e Noruega, reconhecidos pela eficiência em seus portos.

**AUTOR:**

Deputado Federal Alceu Moreira (MDB/RS).

**EMENTA:**

Confere à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - 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 – CTASP; CVT; CCJC.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando parecer do relator na CTASP.

**RELATOR NA CTASP:**

Deputado Federal Silvio Costa Filho (REPUBLICANOS/PE).

**PROPOSTA:**

Aprovação do PL 4.392/2020.



PL 5.122/2020

CNH Cidadã

POSICIONAMENTO

A carteira de motorista é uma importante ferramenta para entrar no mercado de trabalho. Hoje, no Brasil, já existe um déficit de motoristas profissionais, o que preocupa o setor transportador. O SEST SENAT possui dois importantes programas que buscam auxiliar jovens e motoristas já habilitados na conquista de sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH). O projeto Primeira Habilitação para o Transporte foi criado a fim de conceder a CNH, na categoria B, para jovens de baixa renda, de modo a ampliar a empregabilidade e qualificá-los em curso específico para ingresso no mercado de trabalho e para atuar no setor de transporte. Esse projeto é totalmente financiado pelo SEST SENAT, sem custos para os selecionados. Já o projeto Habilitação Profissional para o Transporte tem como objetivo inserir motoristas profissionais no mercado de trabalho por meio da mudança de categoria da CNH para as categorias C, D ou E. Os cursos são feitos em parceria com centros de formação de condutores e clínicas, contudo é latente a expertise do SEST SENAT em coordenar e aplicar, de forma completa, os cursos para habilitação. Tal possibilidade ampliará as oportunidades para os trabalhadores do transporte e suas famílias adquirem sua CHN ou mudarem de categoria.



AUTOR:

Deputada Federal Norma Ayub (DEM/ES).



EMENTA:

Altera a lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para criar o Programa CNH Cidadã, e a lei n.º 9.602, de 21 de janeiro de 1998, para dispor sobre despesas custeadas pelo Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET).



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 3.920/2008 – CDC; CVT: CFT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que autorize o SEST SENAT à aplicação direta do curso para todas as categorias da Carteira Nacional de Habilitação.



PLP 16/2021

Regra do ICMS para combustível

POSICIONAMENTO

Na esteira da alta do preço dos combustíveis, em especial do diesel, o governo federal apresentou o PLP 16/2021 com o objetivo de regulamentar as alterações previstas na emenda constitucional n.º 33/2001, em especial no tocante à regulamentação do ICMS incidente sobre combustíveis fósseis e não fósseis. É importante ressaltar que, mesmo com a aprovação da proposição, os estados deverão se reunir no âmbito do CONFAZ para deliberarem, por unanimidade, acerca das alíquotas a serem aplicadas, de maneira uniforme, em todo o território nacional. Após a deliberação do CONFAZ, cada estado deve, por meio de lei própria, introduzir a deliberação que tiver sido tomada, respeitando-se o princípio da reserva nonagesimal e da anterioridade, para que a nova sistemática entre em vigor.

Nesse sentido, a proposição necessita de ajustes para que haja a previsão de exceção ao princípio da anterioridade, mantendo-se o princípio da reserva nonagesimal, além da adição de dispositivo que contemple o aproveitamento do crédito pela empresa contribuinte do ICMS, ainda que a entrada no estabelecimento se dê por uma antecedente operação não tributada.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Define os combustíveis e lubrificantes sobre os quais incidirá uma única vez o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação, ainda que as operações se iniciem no exterior.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PLP 11/2020 – CFT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CFT.



RELATOR NA CFT:

Deputado Federal Eduardo Bismarck (PDT/CE).

PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que preveja o princípio da reserva nonagesimal e o aproveitamento do crédito gerado pelo ICMS.



An aerial, high-angle view of a modern legislative chamber, likely the Brazilian Senate. The room features long, parallel desks with chairs, arranged in a semi-circular or U-shaped layout. The lighting is a mix of deep blue and vibrant green, creating a futuristic and formal atmosphere. A person is visible standing in the center of the room. The text "Senado Federal" is overlaid in the center in a white, elegant serif font. White decorative lines are present: a diagonal line in the top left, a horizontal line on the left, a horizontal line on the right, and a curved line in the bottom right.

*Senado
Federal*



PLS 258/2016

Novo Código Brasileiro de Aeronáutica

POSICIONAMENTO

O atual Código Brasileiro de Aeronáutica é de 1986. Nos últimos 34 anos, houve diversos avanços institucionais e tecnológicos que foram incorporados pelas empresas aéreas brasileiras. Contudo, a legislação não acompanhou a expansão do setor no Brasil, tampouco absorveu importantes normas internacionais já utilizadas, dentro do permitido, pelas empresas aéreas brasileiras. Nesse sentido, defendemos o estabelecimento de um Código Brasileiro de Aeronáutica que aproxime a legislação brasileira dos padrões internacionais e que traga a modernização, a simplificação e a desburocratização, respeitando os avanços normativos e as peculiaridades da aviação civil.

**AUTORA:**

Comissão Diretora do Senado Federal.

**EMENTA:**

Institui o Código Brasileiro de Aeronáutica.

**TRAMITAÇÃO:**

CESP; Plenário.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Pronto para deliberação do Plenário.

**PROPOSTA:**

Aprovação de parecer que respeite as peculiaridades da aviação civil brasileira e os avanços promovidos pelo setor nos últimos 34 anos.



PLS 272/2016

Ato terrorista

POSICIONAMENTO

No transporte urbano de passageiros por ônibus, a situação da 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 a ônibus urbano 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 cargas e 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.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando apresentação de parecer pelo relator na CCJ.



RELATOR NA CCJ:

Senador Alessandro Vieira (CIDADANIA/SE).



PROPOSTA:

Aprovação do PLS 272/2016.



PLS 328/2016

Gratuidade do idoso 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 essa comprovação deve ser apresentada. O PLS 328/2016 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:**

Senador Acir Gurgacz (PDT/RO).

**EMENTA:**

Altera ao artigo 39 da lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências.

**TRAMITAÇÃO:**

CI; CDH.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Pronto para a pauta da CDH.

**RELATORA NA CDH:**

Senadora Mara Gabrilli (PSDB/SP).

PROPOSTA:

Aprovação do PLS 328/2016.



PLC 75/2018

Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas

POSICIONAMENTO

O setor transportador defende a aprovação de um marco regulatório que possibilite a flexibilização da jornada dos motoristas, conforme as peculiaridades da atividade; a liberdade na contratação do frete; a exclusividade na contratação de seguro para a proteção da responsabilidade do transportador, além de regras claras para a fiscalização das normas relativas ao tempo de direção que visam garantir maior segurança no trânsito.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas; altera as leis n.º 10.833, de 29 de dezembro de 2003, n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), n.º 13.103, de 2 de março de 2015, n.º 11.442, de 5 de janeiro de 2007, e o decreto-lei n.º 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); revoga os decretos-leis n.º 284, de 28 de fevereiro de 1967, n.º 1.438, de 26 de dezembro de 1975, n.º 1.582, de 17 de novembro de 1977, as leis n.º 7.290, de 19 de dezembro de 1984, n.º 10.209, de 23 de março de 2001, n.º 12.667, de 15 de junho de 2012, e dispositivos da lei n.º 11.442, de 5 de janeiro de 2007; e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CAE; CCJ; CI.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para a pauta da CAE.



RELATOR NA CAE:

Senador Luiz do Carmo (MDB/GO).

PROPOSTA:

Aprovação da proposição nos moldes do texto aprovado pela Câmara dos Deputados.



PLS 261/2018

Marco Legal das Ferrovias

POSICIONAMENTO

A falta de investimentos em infraestrutura prejudica toda a cadeia produtiva brasileira e inviabiliza a retomada da economia. O PLS 261/2018 objetiva possibilitar a construção e operação de ferrovias pela modalidade de autorização. A proposta terá grande impacto na ampliação da malha ferroviária, o que, por si só, significa uma enorme conquista para o transporte ferroviário e para infraestrutura nacional. Contudo, é preciso um olhar cuidadoso para o atual modelo em vigência, que não será revogado com a nova modalidade. Nesse sentido, a proposição precisa estabelecer regras de migração entre regimes jurídicos, além de prever o reequilíbrio econômico-financeiro. Tais medidas são essenciais para mitigar a assimetria criada pela coexistência dos dois regimes jurídicos para o mesmo setor.



AUTOR:

Senador José Serra (PSDB/SP).



EMENTA:

Dispõe sobre a exploração indireta, pela União, do transporte ferroviário em infraestruturas de propriedade privada; autoriza a autorregulação ferroviária; disciplina o trânsito e o transporte ferroviário; altera o decreto-lei n.º 3.365, de 21 de junho de 1941, as leis n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997, n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, n.º 12.379, de 6 de janeiro de 2011; e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CAE; CI; CCJ.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronto para a pauta da CI.



RELATOR NA CI:

Senador Jean Paul Prates (PT/RN).

PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que estabeleça regras de migração entre regimes e garanta o reequilíbrio econômico-financeiro das atuais concessões ferroviárias.



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 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, respeitando as especificidades do setor transportador e de infraestrutura.



AUTOR:

Senador Davi Alcolumbre (DEM/AP) e outros.



EMENTA:

Altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CCJ; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para a pauta da CCJ.



RELATOR NA CCJ:

Senador Roberto Rocha (PSDB/MA).

PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que garanta o não aumento 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 4.728/2020

Programa Especial de Regularização Tributária (PERT)

POSICIONAMENTO

A pandemia da 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 das vidas, contudo as medidas 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 medidas 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. A adesão ao programa auxiliará as empresas e será uma importante ferramenta para a retomada do crescimento econômico e para a manutenção de milhares de empregos.



AUTOR:

Senador Rodrigo Pacheco (DEM/MG).



EMENTA:

Reabre o 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, e ajusta os seus prazos e as suas modalidades de pagamento.



TRAMITAÇÃO:

Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando apresentação de parecer em Plenário.



RELATOR NO PLENÁRIO:

Senador Fernando Bezerra Coelho (MDB/PE).

PROPOSTA:

Aprovação do PL 4.728/2020.



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 antes depositados em fundos especiais (sujeitos a contingenciamentos e à constituição de reserva de contingência) e 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 se reflete não apenas em maior disponibilidade de serviços especializados voltados ao trabalhador do transporte, mas também tem a capacidade de aumentar a eficiência e a interconexão entre modais de transporte.

**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 8 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 Serviço Social do Transporte (SEST) e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT).

**TRAMITAÇÃO:**

CAE; CAS.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando apresentação de parecer na CAE.

**RELATOR NA CAE:**

Senador Vanderlan Cardoso (PSD/GO).

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que estabeleça o envio das contribuições das empresas de transporte 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 pandêmico. 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 atender o 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 em meio à pandemia. Só em 2020, o SEST proporcionou, gratuitamente, mais de 4 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:

Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Na CAE, aguardando análise de compatibilidade e atendimento às normas orçamentárias e financeiras.

PROPOSTA:

Suprimir do art. 1º do PL 949/2020 o inciso X e, conseqüentemente, o referido inciso X constante da redação do inciso IV do art. 2º.



PL 3.546/2020

S Portuário

POSICIONAMENTO

Fragmentar os serviços sociais autônomos só enfraquecerá a capacidade de formação e aperfeiçoamento dos trabalhadores. Hoje, mesmo não recebendo recursos do setor portuário, o SEST SENAT já se dedica à capacitação e ao aprimoramento dos profissionais portuários. O S do Transporte trabalha 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. Defendemos a centralização da prestação do serviço social e de qualificação profissional em um único sistema. Hoje, o SEST SENAT possui 157 unidades em todo o Brasil, o que possibilita um atendimento em todo o território nacional, viabilizando, inclusive, tratamentos e qualificações itinerantes, independentemente do local da prestação do serviço do profissional do transporte.



AUTORA:

Senadora Rose de Freitas (PODEMOS/ES).



EMENTA:

Cria o Serviço Nacional de Aprendizagem Portuária (SENAP).



TRAMITAÇÃO:

Aguardando despacho.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando despacho.



PROPOSTA:

Arquivamento da proposição.



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 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 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:

Aguardando despacho.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando despacho.



PROPOSTA:

Rejeição do PL 4.042/2020.



PL 4.199/2020

BR do Mar

POSICIONAMENTO

A Confederação Nacional do Transporte trabalha pela implementação da multimodalidade no transporte brasileiro. Nesse sentido, trabalha, junto ao Congresso Nacional e ao governo federal, para o aprimoramento do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem. A proposta aprovada pela Câmara estabeleceu importantes avanços para o setor de cabotagem, além de maior segurança jurídica. O texto ainda merece aperfeiçoamento no que tange à contratação de marítimos, vistos o atual mercado brasileiro e a expansão que será realizada com a aprovação da proposição.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as leis n.º 5.474, de 18 de julho de 1968, n.º 9.432, de 8 de janeiro de 1997, n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, n.º 10.893, de 13 de julho de 2004, e n.º 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o decreto do Poder Legislativo n.º 123, de 11 de novembro de 1892, e o decreto-lei n.º 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da medida provisória n.º 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, e das leis n.º 6.458, de 1º de novembro de 1977, n.º 11.434, de 28 de dezembro de 2006, n.º 11.483, de 31 de maio de 2007, n.º 11.518, de 5 de setembro de 2007, n.º 12.599, de 23 de março de 2012, n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, e n.º 13.848, de 25 de junho de 2019.



TRAMITAÇÃO:

CAE.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando apresentação de parecer na CAE.



RELATOR ATUAL CAE:

Senador Nelsinho Trad (PSD/MS).

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que permita a contratação de um maior número de tripulação estrangeira, no caso de ausência de mão de obra nacional.



PEC 01/2021

PEC da Infraestrutura

POSICIONAMENTO

A PEC 01/2021 é fruto de um amplo diálogo entre a Frenlogi e a Confederação Nacional do Transporte (CNT). A proposta busca sanar a insuficiência de investimentos públicos em infraestrutura, cujos ativos depreciam 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:**

Plenário.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando parecer de Plenário

**RELATOR:**

Senador Antonio Anastasia (PSD/MG).

**PROPOSTA:**

Aprovação da PEC 01/2021.



PL 4.881/2012

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 estructure os grandes fluxos. A mobilidade urbana deve ser integrada, e cada modal de transporte deve ser utilizado de acordo com a demanda da região. Nesse sentido, é preciso expandir as redes de alta capacidade, que são os trens e metrô, e organizar a mobilidade nas cidades. Para tanto, necessária a criação de uma Autoridade Metropolitana que organize e planeje as linhas para que a população tenha um transporte público organizado e eficiente.

OBSERVAÇÃO:

Projeto já aprovado pela Câmara dos Deputados aguarda nova numeração pelo Senado Federal.



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.



TRAMITAÇÃO:

Aguardando recebimento pela Mesa do Senado Federal.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando recebimento pela Mesa do Senado Federal.



PROPOSTA:

Aprovação de texto que contemple as especificidades do transporte urbano de passageiros.





Poder Executivo

Representação e defesa de interesse

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 a cada quatro anos. A Confederação Nacional do Transporte - CNT tem como missão a defesa dos interesses das empresas transportadoras junto ao Poder Executivo federal e atua com transparência para que os temas de interesse da sociedade tenham prioridade na agenda pública do país.

Desde o advento do governo do presidente Jair Bolsonaro, em janeiro de 2019, foi iniciada uma intensa agenda política e econômica que impactou o setor de transporte e logística.

O Brasil tem presenciado a mudança no paradigma da gestão da infraestrutura nacional a partir da criação do Ministério da Infraestrutura, resultante da unificação de pastas que segmentavam a promoção das políticas públicas para o setor.

Ao longo de 2019 e 2020, o Ministério da Infraestrutura foi responsável pela concessão de diversos ativos em todos os modais de transporte, que renderam aos cofres da União importantes montantes em outorgas e em investimento ao país.

A agenda de modernização nacional garantiu ainda a atualização do Marco Regulatório do Saneamento Básico, a revisão da Lei do Gás, a reforma da previdência e a lei da liberdade econômica, que propõe a redução da burocracia nacional.

O governo federal iniciou ainda a revisão das Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde do Trabalho (NRs) no intuito de simplificar, desburocratizar e harmonizar as regras por mais clareza e incentivo à atividade econômica.

Não obstante os avanços promovidos, muitos desafios ainda precisam ser superados. A elevada burocracia estatal e a falta de investimentos em infraestrutura prejudicam toda a cadeia produtiva brasileira e são os principais problemas a serem enfrentados.

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

Além disso, deverá valer-se de uma visão sistêmica sobre o setor transportador. Temas como as reformas administrativa e tributária, privatizações, política de preços dos combustíveis, segurança pública e investimentos devem ser pauta constante na agenda governamental.

A necessidade de avanço na modernização do país é reforçada pelo cenário de crise socioeconômica ocasionada pela pandemia da covid-19. As empresas nacionais, inclusive as transportadoras, foram fortemente impactadas e amargam prejuízos em um cenário de incertezas sobre o futuro de suas atividades.

A partir deste momento, a Confederação apontará obstáculos com as respectivas sugestões institucionais de soluções para a modernização do país.

Lista de Siglas

Lista de siglas

AGU *Advocacia-Geral da União*

ANAC *Agência Nacional de Aviação Civil*

ANP *Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis*

ANPD *Autoridade Nacional de Proteção de Dados*

ANTAQ *Agência Nacional de Transportes Aquaviários*

ANTT *Agência Nacional de Transportes Terrestres*

ANVISA *Agência Nacional de Vigilância Sanitária*

Bacen *Banco Central*

CC *Casa Civil da Presidência da República*

DNIT *Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes*

EPL *Empresa de Planejamento e Logística S.A.*

Ibama *Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis*

Infraero *Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária*

Lista de siglas

ME *Ministério da Economia*

MI *Ministério da Infraestrutura*

MJSP *Ministério da Justiça e Segurança Pública*

MMA *Ministério do Meio Ambiente*

MME *Ministério de Minas e Energia*

MS *Ministério da Saúde*

PF *Polícia Federal*

PGFN *Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional*

PRF *Polícia Rodoviária Federal*

SEGOV *Secretaria de Governo da Presidência da República*

SG *Secretaria-Geral da Presidência da República*

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

Planejamento, desburocratização do Estado e financiamento da infraestrutura

A Confederação Nacional do Transporte (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. Nosso sistema de transporte precisa de ao menos R\$ 1,7 trilhão de investimentos. Além disso, é urgente a realização de ajustes para se reduzirem a burocracia e os custos e serem permitidos ganhos de produtividade nos próximos anos.

A CNT entende que a retomada do planejamento sistêmico de longo prazo no transporte 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.

Em 2021, o governo lançou o Plano Nacional de Logística 2035 e se junta às primeiras iniciativas para a realização de um planejamento de longo prazo claro, estável e eficiente que influencie o desenvolvimento da infraestrutura nacional.

Planejamento para o fortalecimento do transporte

TEMA:

Planejamento para o fortalecimento do transporte.

CONTEXTO:

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

PROPOSTAS:

1. Aprimoramento da Política Nacional de Transportes.
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.

Marcos Regulatórios do Transporte

TEMA:

Marcos Regulatórios do Transporte.

CONTEXTO:

Marcos regulatórios dos diversos segmentos de transporte inexistentes, incompletos ou defasados.

PROPOSTAS:

1. Aprovação de marco regulatório do transporte rodoviário de cargas.
2. Aprovação do novo marco das PPPs.
3. Ajustes e aprovação da BR do Mar e apresentação da BR dos Rios adequada com os anseios do setor.
4. Apoio para aprovação do marco regulatório do setor ferroviário.
5. Desenvolvimento dos marcos jurídicos necessários para o adequado funcionamento do transporte.

PODER EXECUTIVO

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 podem ser mal concebidas e prejudicar a inovação e eficiência do setor produtivo.

O Poder Executivo deve assumir um compromisso em busca do desempenho de uma agenda pública responsável pela redução dos gastos e da burocracia estatal assim como deve procurar melhorar a transparência do Estado e sua capacidade em planejar e executar políticas públicas e investimentos necessários ao desenvolvimento do Brasil.

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, respeitando as especificidades do setor transportador e de infraestrutura.

A reforma tributária deve garantir o não aumento 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.

Um importante avanço na modernização do país que também merece atenção do poder público é o incentivo

a medidas alternativas de solução de conflitos. Caberá ao Estado reconhecer a relevância e 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.

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.

Reforma tributária

TEMA:

Reforma tributária.

CONTEXTO:

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

PROPOSTA:

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.

Formas alternativas para 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 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.

A pesquisa Radar do Transporte da CNT identificou que o investimento da União em transporte, no ano de 2021, será 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 Reporto, regime tributário especial que desonera bens para investimento em infraestrutura portuária e ferroviária, venceu em 31/12/2020, justamente no momento de maior necessidade para investimento nas malhas ferroviárias com contratos prorrogados, essenciais para a retomada econômica do país. É essencial que o Poder Executivo tome a iniciativa de encaminhar projeto de lei ao Congresso Nacional propondo a reedição do Reporto sob pena de diminuição dos investimentos em razão do seu encarecimento.

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 Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) e da CNT com lideranças do governo no Congresso e atende aos anseios de melhorias na infraestrutura brasileira para incentivar o crescimento da área.

Para que os investimentos privados em infraestrutura sejam incentivados e a fim de se 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. Incentivo ao desenvolvimento de projetos básicos e executivos de qualidade.
2. Aplicação de análises de custo-benefício para a seleção dos projetos ofertados à iniciativa privada.
3. Fortalecimento do mercado de capitais no país, com destaque para as debêntures de infraestrutura e os fundos de infraestrutura.
4. Estímulo à aplicação de recursos de organismos multilaterais nos projetos de transporte.
5. Eliminação dos entraves à entrada de capital estrangeiro para o investimento em infraestrutura.
6. Criação do Fundo para a Infraestrutura de Transporte Terrestre: aplicação de 100% dos valores recebidos de outorgas de concessões rodoviárias e ferroviárias; da Taxa Rodoviária única (TRU); 60% dos recursos do FUNSET; multas; taxas etc.
7. Compromisso do Poder Executivo com a aprovação do PL n.º 2.646/2020, visando ao fortalecimento do mercado de debêntures de infraestrutura.
8. Desoneração dos investimentos na infraestrutura de transporte e logística.
9. 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.
10. Aumento da participação da iniciativa privada em novas concessões.
11. 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.
12. Aplicação integral dos recursos da Cide-Combustíveis e exclusão dessa contribuição da base de incidência da Desvinculação de Receitas da União (DRU).
13. Destinação dos recursos arrecadados com outorgas onerosas de obras e serviços de transporte para reinvestimento no próprio setor.
14. Reedição do Reporto, que garantia o regime tributário especial que desonera bens para investimento em infraestrutura portuária e ferroviária.
15. Renovação das concessões rodoviárias e ferroviárias.

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 das crises são prolongados pelo excesso de regras e pela burocracia.

Em 2020, o cenário de dificuldades no ambiente negocial piorou consideravelmente com o advento da crise econômica causada pela pandemia da covid-19.

A crise, segundo aponta a 6ª Rodada da Pesquisa de Impacto no Transporte - Covid-19, exerceu um forte impacto negativo para as empresas de transporte, em termos de demanda, faturamento, capacidade financeira, dificuldade de acesso ao crédito e de suas expectativas.

Esse cenário exige que sejam adotadas medidas que facilitem o acesso ao crédito, suspendam o pagamento de tributos e de contratos de financiamento correntes e avancem na agenda de desburocratização de forma a se abrandarem as dificuldades econômicas para que ocorram a recuperação das empresas e a preservação de empregos.

É importante que se aproveite o momento para o atendimento de demandas antigas do setor de forma a diminuir os custos da atividade transportadora, como, por exemplo, com pessoal e combustíveis.

O fim da política de desoneração da folha de pagamento em dezembro de 2021 refletirá no aumento do fechamento de postos de trabalho. Por isso, são necessárias a prorrogação

da política pelo menos até dezembro de 2023 e a inclusão de segmentos do transporte não contemplados atualmente.

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

A política de preços de combustíveis adotada pela Petrobras desde 2016 utiliza 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 e apoia a evolução gradativa da mistura obrigatória de biodiesel no diesel fóssil rodoviário e ferroviário. Contudo, essa elevação deve ser acompanhada e justificada por critérios técnicos, pela manutenção dos preços e pela segurança das operações e manutenção dos equipamentos.

Ações emergenciais para recuperação econômica das empresas

TEMA:

Ações emergenciais para recuperação econômica das empresas.

CONTEXTO:

A continuidade do estado de calamidade pública causada pela pandemia da covid-19 tem impedido 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.

PROPOSTAS:

- 1.** Aprovação de programa emergencial de socorro financeiro ao transporte público rodoviário e metroviário de passageiros nos moldes do PL n.º 3.364/2020.
- 2.** Prorrogação do PEAC (Programa Emergencial de Acesso a Crédito), do BNDES.
- 3.** Prorrogação do PRONAMPE e mudança das regras atuais de carência, de forma que os pagamentos das parcelas se iniciem 12 meses após o encerramento da pandemia da covid-19.
- 4.** Regulamentação do Sistema Nacional de Garantias de Crédito, incentivando o desenvolvimento do mercado para facilitar o acesso das empresas a recursos de empréstimos.
- 5.** Prorrogação da política de desoneração da folha de pagamento para até dezembro 2023 e inclusão dos demais segmentos do transporte ainda não contemplados.
- 6.** Edição de norma permitindo o parcelamento de dívidas trabalhistas executadas na pandemia da covid-19.
- 7.** Reconhecimento legal de que os valores da folha de pagamento e seus encargos possam ser reconhecidos como créditos para fins de apuração de PIS/COFINS.
- 8.** Suspensão dos pagamentos de taxas de fiscalização da ANTT e da aferição e selagem do cronotacógrafo até o final da crise econômica causada pela pandemia da covid-19.

Cumprimento de contratos de financiamento vigentes

TEMA:

Cumprimento de contratos de financiamento vigentes.

CONTEXTO:

A crise econômica causada pela pandemia da covid-19 impôs diversas dificuldades financeiras para as empresas brasileiras. A maioria delas está com dificuldades para pagarem parcelas de financiamentos.

PROPOSTAS:

1. Prorrogação do Programa de Renegociação Emergencial de Operações, do BNDES, para suspensão dos pagamentos das parcelas de financiamento até dezembro de 2021.
2. Suspensão do pagamento dos financiamentos contratados por meio do Programa Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros (Refrota 17) até dezembro de 2021.
3. Prorrogação do termo final original dos contratos de financiamento objeto de renegociação emergencial de operações de crédito pelo mesmo período de suspensão e remanejamento do pagamento das parcelas suspensas para os meses finais do contrato prorrogado.

Pagamento de tributos e parcelamento de débitos fiscais

TEMA:

Pagamento de tributos e parcelamento de débitos fiscais

CONTEXTO:

Dificuldades das empresas em manterem seus compromissos (trabalhistas, comerciais e fiscais) em virtude dos impactos da atual crise econômica.

PROPOSTAS:

1. Novo diferimento dos prazos de recolhimento das contribuições previdenciárias (INSS), do FGTS, do PIS/PASEP e da COFINS até dezembro 2021.
2. Criação de Programa de Parcelamento de Débitos junto à União, permitindo a renegociação de obrigações de natureza tributária e não tributária, inscritas ou não em dívida ativa, com fato gerador ocorrido até um ano após o encerramento do estado de calamidade da pandemia da covid-19.

Preços dos combustíveis

TEMA:

Preços dos combustíveis.

CONTEXTO:

O combustível é um dos principais insumos da atividade de diversos modais do transporte, e seu custo acaba impactando fortemente a composição dos preços dos serviços de transporte de cargas e de passageiros.

PROPOSTAS:

1. Adotar uma política de preços adequada à realidade econômica e social do país e garantir a formulação transparente dos preços dos combustíveis.
2. Regulamentar a periodicidade mínima para repasse dos aumentos e estabelecer prazo de aviso-prévio de aumentos ao consumidor.
3. Redução do nível de biodiesel no óleo diesel comercializado no Brasil para alívio imediato sobre o preço do combustível e conservação mecânica e melhoria do desempenho dos veículos.
4. Promoção de uma política de desoneração do diesel ferroviário, com a renovação da isenção das alíquotas no decreto n.º 10.638/2021.
5. 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.
6. 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.

Trabalhista

A CNT discute as relações de trabalho do setor transportador. Além das demandas de modernização, há, outrossim, uma agenda das ações emergenciais para mitigar os efeitos da covid-19 no mercado de trabalho.

A edição das novas medidas provisórias (MPV) para a prorrogação do Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda (BEm), nos moldes do previsto na MPV n.º 927/2020 e na MPV n.º 936/2020, convertida na lei n.º 14.020/2020, apesar de tardia, se mostra positiva, pois permite que o empregador transportador tenha formas de continuar as atividades empresariais bem como preservar o emprego e a renda dos seus colaboradores.

Todavia, são necessárias outras medidas para conterem os danos oriundos do recrudescimento da pandemia. Nesse sentido, as empresas têm gastado todo o seu fluxo de caixa para manterem os empregos existentes, o que gera dificuldades para pagarem os débitos trabalhistas. Logo, é necessária a edição de norma que permita o parcelamento de dívidas trabalhistas executadas na pandemia da covid-19.

Outro tema que tem gerado bastante conflito é sobre a covid-19 ser ou não uma doença ocupacional. A Secretaria Especial de Previdência e Trabalho, da Secretaria de Trabalho do Ministério da Economia, apresentou uma nota técnica sobre o tema, realizando uma análise conjunta da legislação trabalhista e previdenciária com o intuito de clarificar quando a covid-19 pode ser considerada uma doença ocupacional ou um acidente de trabalho por doença equiparada. Em qualquer uma das hipóteses, faz-se necessária a comprovação do nexo causal entre o trabalho e o agravo por meio de perícia médica. No entanto, é necessário normatizar o referido entendimento com os objetivos de harmonizar o tema e conferir maior segurança jurídica.

Por outro, tem-se uma série de medidas que, se forem implementadas, modernizarão a relação de trabalho, gerarão

empregos e auxiliarão na recuperação econômica das empresas.

A continuidade da revisão das normas regulamentadoras, cumprindo pelo menos o cronograma estabelecido na CTPP, visam excluir os excessos e as disfunções nas normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho e de atividades perigosas que causam burocracia desnecessária para as empresas. Nesse sentido, além do cumprimento do calendário, deve-se priorizar a revisão das NRs 16 e 24.

Outras medidas que poderiam ser aprimoradas pelo Poder Executivo são: (i) a modernização do ponto eletrônico, permitindo a utilização de outras soluções para registro do horário, a exemplo de softwares e maquinário não exclusivo para se registrar o ponto; e (ii) O eSocial deve ser uma ferramenta que facilite a vida do empresário, e não um instrumento para digitalizar a burocracia. Nesse ínterim, faz necessária a continuidade da agenda de simplificação do eSocial.

A legislação trabalhista necessita de atualização perene a fim de alcançar as mudanças da sociedade. Nesse aspecto, reconhece as alterações realizadas nos últimos anos, mas alguns temas ainda não receberam a atenção devida, como a reformulação das CBOs, o aprimoramento na regulamentação dos temas de cotas para aprendizes e pessoas com deficiência, a alteração nas regras da CLT sobre embargos e interdições e sobre dupla visita orientadora da fiscalização trabalhista pautadas na boa-fé do empregador.

A CNT exerce protagonismo na agenda trabalhista nacional, em 2021 a entidade é delegada da 109ª Conferência da OIT e Coordenadora da Bancada Empresarial no Conselho Nacional do Trabalho.

Agenda Trabalhista do Setor Transportador

TEMA:

Agenda Trabalhista do Setor Transportador.

CONTEXTO:

A atividade empresarial brasileira tem a legislação trabalhista como um dos principais fardos burocráticos, em virtude do excesso de normas e interpretações dos atores envolvidos. É essencial que o país persiga constantemente a simplificação e modernização das normas existentes de forma a contribuir para a manutenção e a geração de empregos.

PROPOSTAS:

1. Harmonização, revisão e modernização das normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho e de atividades perigosas, cumprindo o calendário estabelecido pela CTPP em 2021, principalmente a NR 16, NR 24, NR 29 e NR 30.
2. Estabelecer que determinadas atividades que demandem aptidões física, mental e sensorial plenas não sejam computadas na base de cálculo das cotas para aprendizes.
3. Garantir que a covid-19 não seja considerada doença ocupacional, salvo na situação do § 2º do artigo 20 da lei n.º 8.213, de 1991, quando a doença resulta das condições especiais em que o trabalho é executado e com ele se relaciona diretamente.
4. Revisão da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), de forma a atualizá-las para as necessidades atuais do setor.
5. Aperfeiçoamento das regras da CLT sobre embargos e interdições e sobre dupla visita orientadora da fiscalização trabalhista.
6. Edição de norma que permita o parcelamento de dívidas trabalhistas executadas na pandemia da covid-19.
7. Avanço na agenda de simplificação do eSocial, garantindo-o como uma ferramenta que facilite a vida do empresário, e não como um instrumento para digitalizar a burocracia.

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: 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 roubo de cargas, especialmente nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário, atingiu níveis alarmantes. Segundo levantamento da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), entre 1998 e 2017, foram contabilizados mais de 285 mil casos de roubos de cargas no Brasil, totalizando um prejuízo superior a R\$ 16,3 bilhões.

No transporte rodoviário urbano de passageiros, a situação da violência tem levado à perda de vidas e a incalculáveis prejuízos socioeconômicos. Um levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) aponta que, nos últimos 30 anos, 4.370 ônibus coletivos urbanos foram incendiados de forma criminoso.

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

A CNT acredita na ação articulada entre sociedade e governo para enfrentamento da crise na segurança e firmou, em 2020, Acordo de Cooperação Técnica com o Ministério da Justiça e da Segurança Pública, prevendo ações de inteligência, comunicação, capacitação, entre outros. Em 2021, os esforços da CNT e do governo devem ir ao encontro dos objetivos pactuados.

TEMA:

Segurança Pública e a Atividade Transportadora.

CONTEXTO:

Elevados índices de incidentes de roubos de cargas no transporte de cargas e de queima de ônibus no transporte de passageiros.

PROPOSTAS:

1. Desenvolvimento de políticas públicas de enfrentamento à violência no transporte.
2. Apoio do Poder Executivo para aprovação do PL n.º 6.260/2019, que propõe o aumento da pena do crime de receptação qualificada e prevê, 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.
3. Apoio do Poder Executivo para aprovação da alteração legislativa que promova o aumento das penas para os crimes de incêndio de ônibus.
4. Desenvolvimento de política de enfrentamento à violência nos rios brasileiros, com abordagens específicas para a realidade regional.
5. Execução de Acordo de Cooperação Técnica assinado entre Sistema CNT e Ministério da Justiça e da Segurança Pública para a promoção de ações de enfrentamento aos incidentes de violência no transporte de cargas e passageiros.

Meio Ambiente

A questão ambiental é integrante da agenda de desenvolvimento nacional e de interesse prioritário para todos os segmentos da economia, inclusive 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 do 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 e promovam o 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 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. Efetivação das inspeções ambientais veiculares na frota nacional.

3. 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.

4. Desenvolvimento de um programa que inclua ações, como criação de instrumentos financeiros, infraestrutura para reciclagem automotiva, campanhas de sensibilização e outras ações estratégicas.

5. Promoção de um programa nacional de renovação de frota de caminhões.

6. Requalificação dos trabalhadores do transporte para que possam operar, de forma eficiente, as novas tecnologias veiculares.

Ações estratégicas para o SEST SENAT

O Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT) promovem, há 28 anos, a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento profissional dos trabalhadores do setor transportador e dos seus dependentes. Administrado pela CNT, o SEST SENAT promove diariamente profundas mudanças sociais, comportamentais e educacionais na vida dos cidadãos que buscam seus serviços.

Os atendimentos tornam-se possíveis pelos recursos provenientes das contribuições compulsórias dos empresários sobre a folha salarial dos seus empregados. É o setor produtivo treinando, qualificando, atualizando seu trabalhador e alavancando a educação brasileira.

O Sistema S transportador atua com responsabilidade socioambiental e é, hoje, referência pelos serviços prestados nas áreas de desenvolvimento profissional e de promoção social.

A gratuidade e a excelência são as norteadoras da gestão do SEST SENAT, que oferece infraestrutura moderna e atendimento qualificado aos trabalhadores de todos os modais de transporte existentes no país.

O governo federal precisa garantir que todo o trabalho realizado pelo SEST SENAT seja preservado, possibilitando a sua continuidade e o seu crescimento. Para tanto, o governo deve assumir o compromisso de não alterar os atuais normativos legais relativos ao Sistema S, respeitando a autonomia das entidades de caráter privado e a gestão dos seus recursos.

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) atuam na melhoria da qualidade de vida e no desenvolvimento profissional dos trabalhadores do setor transportador e dos seus dependentes. É necessário que o governo garanta os padrões atuais de arrecadação e ajuste normativos para garantir a ampliação dos serviços.

PROPOSTAS:

1. Manutenção dos parâmetros atuais de arrecadação dos recursos do SEST SENAT.
2. Inclusão do SEST SENAT nas discussões e deliberações das Câmaras Temáticas do Contran de Educação e Saúde para o Trânsito e de Transporte Rodoviário.
3. 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.

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

5. Publicação de resolução do CONTRAN que autorize a realização de curso específico para condutores de combinações veiculares de carga (CVC). O normativo deverá contemplar a oferta do curso pelo SENAT, com autorização nacional expedida pelo DENATRAN.

6. Celebração de Acordo de Cooperação entre o governo federal e o SENAT para 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.

7. Concessão à CNT e ao SEST SENAT de arquivo estatístico semestral com dados de frota de veículos do Registro Nacional de Veículos Automotores - Renavam, a fim de aprimorar os controles de gestão e execução do Programa Despoluir, que visa reduzir as emissões de poluentes atmosféricos no transporte rodoviário brasileiro e promover a melhoria da qualidade do ar.

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 pelo DENATRAN.

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 amarração de cargas e para condução de veículos de transporte de passageiros por aplicativos. O normativo deverá contemplar a oferta do curso pelo SENAT, com autorização nacional expedida pelo DENATRAN.

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

É essencial que o governo federal garanta recursos públicos e ofereça condições para a participação da iniciativa privada no desenvolvimento da infraestrutura nacional (vide propostas do capítulo Planejamento, Desburocratização do Estado e Financiamento da Infraestrutura). Além disso, é muito importante que revisões normativas sejam realizadas para melhorar o ambiente operacional da atividade, conforme as propostas dispostas a seguir.

TEMA:

Transporte Rodoviário.

CONTEXTO:

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

PROPOSTAS:

1. Criação de regras claras para estabelecer critérios de outorga mediante a autorização para o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.
2. Ajuste no modelo regulatório para garantir, em lei, a fonte de financiamento público das gratuidades de idosos e estudantes no transporte rodoviário de passageiros.
3. Instrução do DENATRAN 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.
4. Criação das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações pela ANTT.
5. Revisão da regulamentação do registro de ônibus na Base Índice Nacional (BIN) do Denatran, de forma a compatibilizar os procedimentos de registro e fiscalização do número de passageiros e tripulantes por veículos.
6. 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.
7. 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.

- 8.** Reconhecimento da atividade do transportador internacional de cargas como exportador de serviço.
- 9.** Extinção da Autorização Especial do Trânsito (AET) exigida de veículo ou combinação de veículos utilizados no transporte de cargas que não se enquadrem nos limites de peso e dimensões estabelecidos pelo CONTRAN.
- 10.** Criação do Conselho Nacional dos Usuários de Rodovias Concessionadas.
- 11.** Simplificação do processo de emissão de licença única para o transporte de produtos perigosos em todo o território nacional.
- 12.** Determinação de que o Cadastro Técnico Federal (CTF) seja feito pelo CNPJ raiz no transporte de produtos perigosos.
- 13.** Revisão normativa para prever que a altura das obras de arte nas estradas federais garanta a trafegabilidade dos veículos de cargas ou a construção de desvios ou faixas especiais.
- 14.** Garantia da aplicação da legislação para mapear, definir e viabilizar os pontos de parada em todas as rodovias federais, incluindo a obrigatoriedade de construção de pontos de parada nos contratos de concessão rodoviária.
- 15.** Garantia de estrutura nos postos de combustíveis e nos pontos de parada para atendimento de motoristas mulheres.
- 16.** Definição de que o seguro no transporte de cargas deverá ser contratado exclusivamente pelas transportadoras.
- 17.** Adequação normativa para que a carga própria passe a ser fiscalizada pela ANTT.

TEMA:

Segurança Viária.

CONTEXTO:

A segurança viária é um tema de grande importância para o transporte rodoviário, seja de carga, seja de passageiros. Para garantir maior segurança nas rodovias brasileiras e evitar fatalidades, são fundamentais ações de formação de condutores, fiscalização, solução de problemas de infraestrutura e redução da idade avançada dos veículos, notadamente de cargas.

PROPOSTAS:

- 1.** Fortalecimento das campanhas educativas de trânsito coordenadas entre diversos órgãos governamentais, envolvendo a iniciativa privada, em vista de melhorias na segurança viária.
- 2.** Descontingenciamento dos recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset) para que sejam aplicados em ações de educação e sinalização de rodovias.
- 3.** Ampliação da abrangência e intensificação das ações do Programa BR-Legal.
- 4.** Fortalecimento da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e ampliação do seu orçamento para ações de segurança.
- 5.** Adequação do regulamento do Ministério da Saúde para inclusão da qualificação de ambulância aérea fora das categorias existentes.

Transporte Aquaviário

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

Esse modo 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.

O mercado de transporte aquaviário é composto pelos segmentos de navegação interior (que utiliza as hidrovias navegáveis interiores) e de navegação marítima (que abrange a navegação em mar aberto). A navegação marítima engloba a navegação de longo curso, realizada entre países, e a navegação de cabotagem, realizada entre portos ou pontos do território nacional, utilizando vias marítimas ou uma combinação de vias marítimas e hidrovias navegáveis.

A atividade aquaviária esbarra em diversas deficiências estruturais; e sua superação exige planejamento, mobilização de recursos e aportes em obras estratégicas. Também 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 ação do Poder Público em suas diversas esferas.

TEMA:

Transporte Aquaviário.

CONTEXTO:

O transporte aquaviário é 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. Redução do tempo para liberação do Certificado de Livre Prática.
5. Funcionamento dos Portos durante 24 horas por dia e em sete dias da semana.
6. Unificação dos procedimentos dos órgãos ambientais licenciadores.

PODER EXECUTIVO

7. Isenção de ICMS para o combustível utilizado nas navegações interior e de cabotagem.
8. Extinção da cobrança pelo uso de estruturas náuticas (espelho d'água).
9. Efetivação da participação dos TUPs nos Conselhos de Autoridade Portuária.
10. Realização de licitação para novos arrendamentos.
11. Revisão das poligonais dos portos organizados.

Transporte Ferroviário

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

Mesmo vital para o país, o transporte ferroviário de pessoas e de cargas enfrenta os efeitos negativos de gargalos físicos e institucionais que impedem sua expansão e melhoria de eficiência.

A desburocratização e maximização da eficiência das ferrovias são fundamentais para alavancar a multimodalidade no Brasil. A revisão dos regimentos do setor modernizará o ambiente regulatório e ampliará a segurança jurídica das operações. Um ambiente comercial mais moderno e seguro contribuirá para a ampliação dos investimentos, seja pelas empresas concessionárias atuais, seja pela viabilidade de novos projetos ferroviários por autorização.

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.

No transporte de passageiros pelo modo 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.

Os municípios brasileiros precisam de auxílio técnico e financeiro para ofertarem um sistema de mobilidade urbana adequado às necessidades de seus cidadãos. Nessa perspectiva, a contribuição do governo federal para a solução dos gargalos e a promoção da Política Nacional de Mobilidade Urbana são imprescindíveis. Salienta-se que um sistema de mobilidade que tenha, entre os seus pilares, o transporte público de passageiros deve respeitar o equilíbrio econômico-financeiro contratual, sob pena de os serviços se degradarem ao longo do tempo. Nesse sentido, os custos dos serviços devem ser definidos com políticas claras e transparentes de financiamento e custeio.

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.
- 2.** Expansão da malha ferroviária.
- 3.** Eliminação dos gargalos da infraestrutura.
- 4.** Preservação de faixas de domínio.
- 5.** Promoção de uma política de desoneração do diesel ferroviário.
- 6.** 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 responsável.
- 7.** Linhas de crédito especiais para ações de mobilidade urbana.
- 8.** Elaboração e aprovação da Política Nacional de Transporte Ferroviário de Passageiros, já iniciada internamente pelo Ministério da Infraestrutura.
- 9.** Elaboração do Plano Nacional de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros.
- 10.** Eliminação da cobrança da TUSD - Encargos do Serviço de Distribuição para o setor metroferroviário de passageiros.
- 11.** Promoção do financiamento sustentável do transporte público de passageiros.
- 12.** Programa de Restruturação do Transporte Público Urbano e de Caráter Urbano.
- 13.** 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.

Transporte Aéreo

O modal aéreo oferece elevada capacidade de conectividade em uma sociedade que demanda cada vez mais agilidade na condução de suas atividades, se diferenciando 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 Brasil tem como responsabilidade levar em consideração, além das necessidades de investimentos, a unificação tributária e uma regulação compatível às normas internacionais.

TEMA:

Transporte Aéreo.

CONTEXTO:

O modo 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.

PROPOSTAS:

1. Criação de legislação específica para inibir a ação de operadores aéreos que atuam na clandestinidade.
2. Priorização de obras de infraestrutura aeroportuária, desburocratização e simplificação de normas regulamentadoras e a criação de um programa de incentivo fiscal para a aviação regional.
3. Encaminhamento de medida provisória, no âmbito do Programa Voo Simples, para atualizar, simplificar e desburocratizar o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA).
4. Revisão da resolução ANAC n.º 338/2014 e de todas as legislações referentes à alocação de slots para que sigam as recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA).
5. Garantia da aplicação das regras da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) para concessão de aeroportos, especialmente aqueles coordenados.
6. Alteração do Plano Nacional de Operacionalização da Vacinação contra a Covid-19 (PNO) e do Plano e dos Informes Técnicos da Campanha Nacional de Vacinação contra a Covid-19 (PINI) para contemplarem os trabalhadores de táxi aéreo.





Poder Judiciário

Representação e defesa de interesses

Poder Judiciário

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

Tal prerrogativa tem previsão estatutária e tem guarida 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 ponte entre o setor transportador e o 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 ser a requerente das 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.

Em um período desafiador que está ocorrendo em razão da pandemia da covid-19, a entidade manteve-se proativa em defender legislações que são de suma importância ao segmento de transporte, buscando uniformizar o entendimento em âmbito nacional. Dentre elas, podemos citar dispositivos da reforma trabalhista, a validade de leis relacionadas ao segmento, matérias de ordem tributária e a validade das medidas provisórias que visam mitigar os efeitos da pandemia. Além disso, a CNT trabalhou em busca de modificar decisões que restringiram a circulação do transporte de cargas e passageiros pelo país.

A relação de ações está organizada por modalidade e em ordem crescente de julgamento, indo da mais antiga à mais recente. Em primeiro plano, estão as ações das quais a CNT é a requerente. Logo após, estão listadas as ações de que a Confederação participa como *amicus curiae*.

Lista de siglas e tipos e 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 Constituição Federal de 1988

CLT Consolidação das Leis Trabalhistas

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 emenda constitucional, 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 juízes 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. 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. 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:

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:

Os autos estão conclusos ao relator. A PGR, o Senado e a AGU manifestaram-se pela improcedência da ação.



RELATORIA:

Ministro Marco Aurélio Mello.

ADI 2.572

Reserva de assentos em transporte público

DESCRIÇÃO:

Dispõe sobre a reserva mínima de dois assentos, em cada veículo, para pessoas obesas e que os lugares reservados consistirão em assentos especiais.

TESE DEFENDIDA:

A competência para regulamentar a matéria é privativa da União e inexistente lei complementar que confira aos estados e ao Distrito Federal regulamentar sobre o tema. A lei estadual também fere o princípio constitucional da proporcionalidade.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Arts. 2º, 3º e 4º da lei n.º 13.132/2001, do estado do Paraná.



AJUIZAMENTO:

22/11/2001.



SITUAÇÃO ATUAL:

Os autos estão conclusos ao relator. A AGU e a PGR manifestaram-se pela improcedência da ação.



RELATORIA:

Ministro Luís Roberto Barroso.

ADI 2.779

Incidência do ICMS no afretamento do transporte aquaviário

DESCRIÇÃO:

Incidência do ICMS quando do afretamento quando do 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:

Foi incluído para a sessão de julgamento do dia 28/4/2021, mas foi retirado de pauta e está aguardando nova inclusão. A AGU se manifestou pela improcedência do pedido; já a PGR manifestou-se pela sua procedência.



RELATORIA:

Ministro Luiz Fux.

ADI 4.289

Validade de passagens no transporte rodoviário de passageiros

DESCRIÇÃO:

Institui o prazo de validade de um ano dos bilhetes de passagens adquiridos no transporte rodoviário de passageiros intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros.

TESE DEFENDIDA:

A competência para regulamentar a matéria cabe aos estados, além de a legislação ferir o princípio constitucional da isonomia ao conferir tratamento desigual entre os usuários de linhas de transporte intermunicipal e os de linhas semiurbanas.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Art. 1º da lei n.º 11.975/2009.



AJUIZAMENTO:

20/8/2009.



SITUAÇÃO ATUAL:

Os autos estão conclusos à relatora. A AGU se manifestou pela improcedência do pedido; já a PGR manifestou-se pela sua procedência.



RELATORIA:

Ministra Rosa Weber.

ADI 5.431

Responsabilidade solidária no imposto de importação

DESCRIÇÃO:

Responsabilidade solidária do representante, no país, do transportador 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:

Os autos estão conclusos ao relator. A AGU e a PGR manifestaram-se pela improcedência da ação.



RELATORIA:

Ministro Gilmar Mendes.

ADI 5.474

Certidão negativa de débitos trabalhistas

DESCRIÇÃO:

A lei n.º 12.440/2011 instituiu a CNDT.

TESE DEFENDIDA:

A lei impede, sem qualquer ressalva, a obtenção da 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:

Os autos estão conclusos ao relator. A AGU, o Senado e a PGR manifestaram-se pela improcedência da ação.



RELATORIA:

Ministro Dias Toffoli.

ADI 5.974

BACEN JUD

DESCRIÇÃO:

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:

Autos conclusos ao relator. A AGU manifestou-se pelo não conhecimento da ação e, no mérito, pela sua improcedência. O Senado manifestou-se pela improcedência da ação. A PGR manifestou-se pelo não conhecimento da ação e, no mérito, pela procedência parcial do pedido para que se confira interpretação conforme a CF, sem redução do texto, para fins de reconhecimento de seu caráter meramente orientativo.



RELATORIA:

Ministro Ricardo Lewandowski.

ADI 6.276

Participação na composição das agências reguladoras

DESCRIÇÃO:

Veda a participação de exercentes de cargos em organizações sindicais ou de membros de conselho ou de diretoria de associação cujos filiados exerçam atividades disciplinadas por agências reguladoras.

TESE DEFENDIDA:

Ao vedar a participação de exercentes de cargos em organizações sindicais ou de membros de conselho ou de diretoria de associação cujos filiados exerçam atividades disciplinadas por agências reguladoras, violá-se a CF no que se refere ao direito constitucional de associação e aos direitos imanentes à organização sindical, além de serem violados os princípios constitucionais da impessoalidade, da moralidade e da eficiência.

**REQUERENTE:**

Confederação Nacional do Transporte.

**OBJETO:**

Art. 8º-A, incisos III e VII, da lei n.º 99.986/2000, com a redação dada pela lei n.º 13.848/2019.

**AJUIZAMENTO:**

2/12/2019.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Os autos encontram-se conclusos ao relator. O Congresso Nacional e a Presidência da República manifestaram-se pela constitucionalidade dos dispositivos impugnados. A AGU manifestou pela improcedência do pedido; já a PGR, pelo não conhecimento da ação.

**RELATORIA:**

Ministro Edson Fachin.

ADC 39

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

DESCRIÇÃO:

Constitucionalidade do decreto n.º 2.100/1996, que denunciou a convenção n.º 158 da OIT, que 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. Referida convenção dispõe que não se admite a despedida 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:

O processo está concluído para inclusão em pauta de julgamento. A AGU manifestou pela procedência da ação. A PGR manifestou-se pelo indeferimento da petição inicial, pelo não conhecimento da ação, pelo indeferimento do pedido liminar e, no mérito, pela improcedência da ação.



RELATORIA:

Ministro Dias Tofoli.

ADC 75

Constitucionalidade da Lei do Motorista

DESCRIÇÃO:

Constitucionalidade das alterações promovidas pela lei n.º 13.103/15.

TESE DEFENDIDA:

As alterações promovidas atenderam a todos os preceitos constitucionais.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Lei n.º 13.103/2015.



AJUIZAMENTO:

1/12/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

Os autos estão conclusos ao relator para que se manifeste do pedido liminar em face das decisões da Justiça do Trabalho, que tem decretado serem inconstitucionais dispositivos da lei, pedindo para que os processos fiquem suspensos enquanto a matéria não seja decidida pelo STF.



RELATORIA:

Ministro Alexandre de Moraes.

ADPF 381

Validade dos instrumentos coletivos no transporte rodoviário de cargas

DESCRIÇÃO:

Decisões da Justiça do Trabalho que afastam normas coletivas pactuadas pela categoria dos motoristas profissionais, que preveem ausência de controle de jornada externa e também afastam a incidência do artigo 62, I, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), condenando os empregadores ao pagamento de horas extras e horas trabalhadas em dias de descanso, relativamente a período anterior à vigência da lei n.º 12.619, de 17 de junho de 2012 (que normatizou as condições de trabalho dos motoristas profissionais), quando não se exigia controle de jornada de trabalho de motoristas profissionais empregados.

TESE DEFENDIDA:

As decisões da Justiça do Trabalho violam preceitos fundamentais previstos na CF/1988, acerca do reconhecimento de convenções e acordos coletivos de trabalho, princípios da isonomia, da segurança jurídica e livre iniciativa. Até a entrada em vigor da nova legislação, que passou a submeter motoristas rodoviários a controle de jornada em atividade externa, incidia a norma do art. 62, I, da CLT, que exclui do controle de jornada os empregados que exerçam atividade externa incompatível com fixação de horário de trabalho. Em face do amplo reconhecimento



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Art. 62, inciso I, da CLT.



AJUIZAMENTO:

19/1/2016.



SITUAÇÃO ATUAL:

A ação está prevista para ser julgada no dia 17/6/2021. Foi deferida medida cautelar pelo ministro relator suspendendo todas as ações que versam sobre o tema. A PGR manifestou pelo não conhecimento da ação e, no mérito, pela improcedência do pedido.



RELATORIA:

Ministro Gilmar Mendes.

jurisprudencial do enquadramento dos motoristas profissionais na hipótese normativa, o afastamento do controle de jornada em atividade externa passou a ser objeto de normas coletivas firmadas em diversas convenções coletivas da categoria. São inconstitucionais as decisões da Justiça do Trabalho que negam incidência ao art. 62, I, da CLT, para condenar os empregadores a arcar com horas extras e horas trabalhadas em dias de descanso antes da vigência da lei n.º 12.619/2012.

ADPF 488

Execução trabalhista de partes que não participaram da fase de conhecimento

DESCRIÇÃO:

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:**

Concluso à relatora. A AGU e a PGR manifestaram-se pelo não conhecimento da arguição e, no mérito, pela sua improcedência.

**RELATORIA:**

Ministra Rosa Weber.

ADPF 657

Prescrição intercorrente na Justiça do Trabalho

DESCRIÇÃO:

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 3/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:

Os autos estão conclusos ao relator para que se manifeste em face do pedido liminar de suspensão das ações que versem sobre a matéria, pedindo para que os processos fiquem suspensos enquanto a matéria não seja decidida pelo STF.



RELATORIA:

Ministro Ricardo Lewandowski.

ADPF 665

Decretos que fecham divisas estaduais e limites entre municípios

DESCRIÇÃO:

Decretos estaduais e municipais que determinam o fechamento de fronteiras locais como forma de contenção da pandemia da covid-19.

TESE DEFENDIDA:

O art. 2º da lei n.º 13.979/2020 “instituiu as medidas de segregação para fins do estado de emergência em saúde pública, sendo estas: (i) isolamento; ou (ii) quarentena”. O art. 3º da aludida norma federal, por sua vez, “previu medidas concretas que podem ser adotadas pelos entes federados para a contenção do contágio da covid-19”. Com o objetivo de evitar excessos aos limites impostos aos direitos fundamentais do cidadão durante a pandemia, o legislador federal acertadamente vinculou a adoção das supramencionadas medidas a evidências científicas e em análises sobre as informações estratégicas em saúde e que deverão ser limitadas no tempo e no espaço ao mínimo indispensável à promoção e à preservação da saúde pública (art. 3º, § 1º). Em inobservância às suas competências constitucionais e em contrariedade às normas gerais aplicáveis, governadores de estados e prefeitos de municípios vêm editando atos normativos nitidamente inconstitucionais que determinam, de forma desarrazoada e sem embasamento científico e técnico, o fechamento



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Decretos estaduais e municipais.



AJUIZAMENTO:

26/3/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

A PGR manifestou-se pelo deferimento da medida cautelar para suspensão dos atos normativos estaduais e municipais e pela procedência da ação.



RELATORIA:

Ministro Luiz Fux.

das fronteiras interestaduais e intermunicipais com a pretensão de minimizar os efeitos do contágio da covid-19. Tais medidas restringem, de forma inconstitucional, o tráfego de pessoas e mercadorias no âmbito dos estados e municípios, violando preceitos sensíveis da Constituição da República, notadamente os direitos fundamentais à saúde e ao transporte (art. 6º), bem como a estrutura do pacto federativo (art. 21, inciso XII, alínea ‘e’, e art. 22, incisos IX e XI) ao usurpar competências legislativas.

ADI 5.322

Lei do Motorista

DESCRIÇÃO:

Discute a constitucionalidade da lei n.º 13.103/15, 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 todos 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:

Autos conclusos ao relator. A PGR manifestou pela procedência parcial da ação.



RELATORIA:

Ministro Alexandre de Moraes.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADI 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, como também permite dinamizar as contratações e fortalecer o mercado formal de trabalho, trazendo para a proteção legal mão de obra antes excluída.



REQUERENTE:

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:

23/1/2017 e 27/11/2017.



SITUAÇÃO ATUAL:

O Senado Federal e a PGR manifestaram-se pela improcedência das ações; enquanto que a AGU, pelo não conhecimento parcial e, no mérito, pela improcedência. Foi iniciado, nos dias 2/12 e 3/12/2020, o julgamento da ação. Após o voto do ministro relator pela procedência da ação e os votos dos ministros Kássio Nunes Marques e Alexandre de Moraes pela improcedência da ação, a ministra Rosa Weber pediu vista, suspendendo o julgamento até que a Presidência do Tribunal designe data para a sua retomada.



RELATORIA:

Ministro Edson Fachin.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADIs 5.870 e 6.069

Limitação ao valor do dano moral.

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

Os dispositivos inseridos pela chamada “reforma trabalhista” trazem segurança jurídica ao conferir maior previsibilidade aos resultados de possíveis reclamações trabalhistas bem como possibilitam a mitigação de abusos por parte da Justiça Trabalhista. As limitações trazidas pelas novas regras contribuem para evitar a litigância em massa e a fixação de valores indenizatórios poucos razoáveis.



REQUERENTES:

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:

21/12/2017 e 6/2/2019.



SITUAÇÃO ATUAL:

A ação está prevista para ser julgada no dia 30/6/2021. A AGU manifestou-se pela improcedência da ação; enquanto que a PGR, pela sua procedência.



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 ser por meio de permissão, com submissão prévia a procedimento licitatório. Por ele 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 Agência Nacional de Transportes Terrestres.

**AJUIZAMENTO:**

26/11/2019.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

O processo aguarda para ser incluído em sessão de julgamento. A PGR manifestou-se pela procedência da ação.

**RELATORIA:**

Ministro Luiz Fux.

**AMICUS CURIAE:**

Confederação Nacional do Transporte.

ADI 6.343

Ações de combate à pandemia do coronavírus

DESCRIÇÃO:

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



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:

O Plenário do STF, por maioria, concedeu parcialmente a cautelar para: i) suspender parcialmente, sem redução de texto, o disposto no art. 3º, VI, b, e §§ 6º e 7º, II, a fim de excluir estados e municípios da necessidade de autorização ou observância ao ente federal; e ii) conferir interpretação conforme os referidos dispositivos no sentido de que as medidas neles previstas devem ser precedidas de recomendação técnica e fundamentada, devendo ainda ser resguardada a locomoção dos produtos e serviços essenciais definidos por decreto da respectiva autoridade federativa, sempre respeitadas as definições no âmbito da competência constitucional de cada ente federativo.



RELATORIA:

Ministro Marco Aurélio.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADI 6.363

Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda

DESCRIÇÃO:

Possibilidade de acordar, de forma individual, a redução proporcional de jornada de trabalho e salário e suspensão temporária do contrato de trabalho, conforme o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, instituído pela medida provisória n.º 936/2020.

TESE DEFENDIDA:

As disposições da MP são razoáveis e proporcionais, comportando a leitura conforme a CF. A validade constitucional também decorre do contexto excepcional e inédito oriundo da pandemia da covid-19.

**REQUERENTE:**

Rede Sustentabilidade.

**OBJETO:**

Medida provisória n.º 936/2020.

**AJUIZAMENTO:**

2/4/2020.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

O Plenário do STF, por maioria, não referendou a cautelar deferida pelo ministro relator, que havia decidido que os acordos individuais de redução de jornada e salário e suspensão de contrato de trabalho deveriam ser comunicados pelos empregadores ao sindicato laboral, para que, no prazo de até 10 dias corridos, para que querendo, deflagre a negociação coletiva. A AGU manifestou-se pela improcedência da ação; e a PGR opinou pelo seu não conhecimento.

**RELATORIA:**

Ministro Ricardo Lewandowski.

**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:

Em julgamento iniciado em Plenário Virtual, o ministro relator julgou procedentes as ações, mas o ministro Roberto Barroso pediu vista dos autos. A AGU e o Senado manifestaram-se pela improcedência da ação. Já a PGR manifestou-se pela procedência.



RELATORIA:

Ministro Marco Aurélio.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADI 6.632

Prorrogação da desoneração da folha de pagamento

DESCRIÇÃO:

Prorrogação da desoneração da folha de pagamento de 17 setores da economia, dentre eles o transporte rodoviário de cargas e passageiros, ferroviário e metroviário de passageiros.

TESE DEFENDIDA:

Trata-se de medida que busca mitigar os efeitos da pandemia decorrente da covid-19. A LDO estimou o impacto financeiro. Tem-se compatibilidade com a EC n.º 103/19, pois prorroga-se medida já existente, portanto não se está a conceder novo benefício, além de existir plena pertinência temática com a MP e com as emendas apresentadas ao projeto de lei de conversão (PLV).



REQUERENTE:

Presidente da República.



OBJETO:

Art. 33 da lei n.º 14.020/2020.



AJUIZAMENTO:

16/12/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

O ministro relator adotou o procedimento abreviado previsto no artigo 12 da lei n.º 9.868/2019, determinando a manifestação da Presidência da República, do Congresso Nacional, da AGU e da PGR, sem ser apreciado o pedido liminar.



RELATORIA:

Ministro Ricardo Lewandowski.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADC 58

Correção de débitos trabalhistas.

DESCRIÇÃO:

Validade da TR como índice de atualização de débitos trabalhistas.

TESE DEFENDIDA:

Não cabe ao Poder Judiciário atuar como legislador positivo para substituir um índice de correção monetária eleito pelo Congresso Nacional por outro a seu critério, sob pena de violar os princípios da legalidade e da separação dos poderes (na reforma trabalhista de 2017, o legislador reiterou a TR). A Justiça do Trabalho tem utilizado equivocadamente o IPCA-E fundamentada em decisões do STF que declararam a inconstitucionalidade da TR para outros fins, como a correção de precatórios (ADIs n.º 4.357 e 4.425) e de débitos da Fazenda Pública (RE n.º 870.947).



RELATORIA:

Ministro Gilmar Mendes.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Sistema Financeiro – CONSIF.



OBJETO:

Arts. 879, § 7º, e 899, § 4º, da CLT, e art. 39, caput e § 1º, da lei n.º 8.177/1991.



AJUIZAMENTO:

17/8/2018.



SITUAÇÃO ATUAL:

O Tribunal, por maioria, julgou parcialmente procedente a ação, para conferir interpretação conforme a CF ao art. 879, § 7º, e ao art. 899, § 4º, da CLT, na redação dada pela lei n.º 13.467/2017, definindo-se que, até que sobrevenha solução legislativa, deverão ser aplicados à atualização dos créditos decorrentes de condenação judicial e à correção dos depósitos recursais em contas judiciais na Justiça do Trabalho os mesmos índices de correção monetária e de juros vigentes para as hipóteses de condenações cíveis em geral. Em relação à fase extrajudicial, ou seja, a que antecede o ajuizamento das ações trabalhistas, deverá ser utilizado como indexador o IPCA-E. Em relação à fase judicial, a atualização dos débitos judiciais deve ser efetuada pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia – SELIC. A incidência de juros moratórios com base na variação da taxa SELIC não pode ser cumulada com a aplicação de outros índices de atualização monetária, cumulação que representaria *bis in idem*. Foi interposto o recurso de Embargos de Declaração pelas partes, que está aguardando para ser decidido.

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 que são 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.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Sistema Financeiro – CONSIF.



OBJETO:

Artigo 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:

A AGU manifestou-se pela procedência da ação. A PGR manifestou-se pelo não conhecimento da ação e, no mérito, pela sua improcedência.



RELATORIA:

Ministro Ricardo Lewandowski.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ARE 1.121.633

Validade de norma coletiva de trabalho

DESCRIÇÃO:

Definir se cláusulas de negociações coletivas que estabeleçam concessões sobre direitos trabalhistas infraconstitucionais são válidas.

TESE DEFENDIDA:

A validade de normas coletivas legitimamente negociadas reverte-se como expressão de autonomia da vontade das partes coletivas e mecanismo legítimo para o estabelecimento de condições de trabalho que melhor atendam a cada categoria.



REQUERENTE:

Mineração Serra Grande S.A.



OBJETO:

Norma coletiva de trabalho que limita ou restringe direito trabalhista não assegurado constitucionalmente.



AJUIZAMENTO:

10/4/2018.



SITUAÇÃO ATUAL:

Julgamento previsto para ocorrer em 17/6/2021. O ministro relator determinou cautelarmente a suspensão de todos os processos pendentes, individuais ou coletivos, que versem sobre o tema.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

RE 999.435

Dispensa coletiva sem prévia negociação

DESCRIÇÃO:

Invalidez da decisão do TST que entendeu abusiva a dispensa coletiva, por não ter havido prévia participação dos sindicatos da categoria atingida.

TESE DEFENDIDA:

Quanto ao condicionamento do direito potestativo do empregador de rescindir o contrato de trabalho à negociação coletiva com entidades sindicais dos trabalhadores, a Justiça do Trabalho ampliou as hipóteses constitucionais e legais de garantia de emprego, violando as disposições constitucionais, sob a justificativa de preencher a falta de regramento específico para o que denominou de dispensa em massa. Ou seja, não existem regras para disciplinar, em caráter diferenciado, a dispensa coletiva. A Justiça do Trabalho faz as vezes do legislador positivo, desatendendo ao princípio da legalidade e da independência dos Poderes.

**REQUERENTE:**

EMBRAER e ELEB Equipamentos Ltda.

**OBJETO:**

Arts. 1º, 2º, 3º, 5º, inciso II, 7º, inciso I, 114 e 170, inciso II e parágrafo único, da CF/1988, bem como o art. 10, inciso I, do ADCT.

**AJUIZAMENTO:**

19/5/2021.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Julgamento previsto para ocorrer em 13/5/2021. A PGR manifestou-se pelo desprovimento do RE.

**RELATORIA:**

Ministro Marco Aurélio.

**AMICUS CURIAE:**

Confederação Nacional do Transporte.

**# O TRANSPORTE
MOVE O BRASIL**

TRANSPORTE 5.0
MOVIMENTO PARA O FUTURO



CNT / SEST SENAT / ITL