



AGENDA INSTITUCIONAL
**TRANSPORTE
E LOGÍSTICA**
2022

CNT / SEST SENAT / ITL

AGENDA INSTITUCIONAL
**TRANSPORTE
E LOGÍSTICA**

2022



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

Diretora Executiva Nacional do SEST SENAT

Nicole Goulart

Diretor Executivo do ITL

João Victor Mendes

EQUIPE TÉCNICA

Assessoria Legislativa

Amanda Tabosa

Andrea Cavalcanti

Ariana Carvalho

Assessoria Governamental

Bruno Lustosa

Carolina Guimarães de Andrade

João Guilherme Abrahão

Thiago Tichetti

Assessoria Trabalhista

Brunno Contarato

Frederico Toledo Melo

Assessora Chefe do Jurídico do SEST SENAT

Lívia Dantas

Gerente de Comunicação

Myriam Caetano

Projeto, editoração e diagramação

Gustavo Renner

Revisão

Anna Guedes

ELABORAÇÃO E PRODUÇÃO

Andrea Cavalcanti

Ariana Carvalho

João Guilherme Abrahão

Jorge A. Dieb

Lívia Cerezoli

Natália Pianegonda

Agenda institucional transporte e logística 2022. - Brasília: CNT : SEST SENAT : ITL, 2022.

147 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	14
FRENLOGI	18
Lista de siglas	20
Câmara dos Deputados	29
PEC 159/2007 - CIDE Verde	30
PL 1.572/2007 - Ato terrorista	31
PL 407/2011 - Proibição de penhora de depósitos bancários à vista	32
PL 2.732/2011 - Contaminação do solo	33
PL 2.080/2015 - Seguro da carga	34
PDC 578/2016 - Franquia de bagagem	35
PL 4.864/2016 - Taxa de fiscalização da ANTT	36
PL 4.885/2016 - Reporto	37
PL 7.063/2017 - PPPs	38
PL 9.623/2018 - Penhora pela Fazenda Pública	39
PL 10.521/2018 - Sistema Nacional de Informações de Qualidade do Ar	40
PL 11.057/2018 - Funset para sinalização viária	41
PEC 45/2019 - Reforma tributária	42
PDL 141/2019 - Fim da regulamentação do transporte ferroviário	43
PL 2.942/2019 - Utilização do EIA	44
PL 3.111/2019 - Passageiro indisciplinado	45
PL 4.547/2019 - Gratuidade do idoso no transporte público	46
PL 6.159/2019 - Auxílio-Inclusão	47
PL 6.260/2019 - Cassação do CNPJ	48

PL 6.461/2019 - Estatuto do Aprendiz	49	PL 3.546/2020 - S Portuário	72
PL 528/2020 - Porcentagem da mistura do biodiesel no diesel	50	PL 4.042/2020 - Faixas não edificáveis	73
PL 2.863/2020 - Parcelamento de dívidas trabalhistas	51	PL 4.552/2020 - Parcelamento de dívidas trabalhistas	74
PL 3.757/2020 - Marco Legal do Operador Logístico	52	PL 2.646/2020 - Debêntures de infraestrutura	75
PL 3.887/2020 - CBS: Unificação do PIS/COFINS	53	PL 4.470/2020 - Transporte rodoviário remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros	76
PL 4.392/2020 - Praticagem	54	PLP 197/2021 - MEI Caminhoneiro	77
PL 4.728/2020 - PERT	55	PL 2.159/2021 - Licenciamento ambiental	78
PL 5.122/2020 - CNH Cidadã	56	PL 3.278/2021 - Marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana	79
PEC 01/2021 - PEC da Infraestrutura	57	PLP 11/2020 - Regra do ICMS para combustível	80
PLP 11/2021 - Imposto de Propriedade de Aeronaves e Embarcações	58	PL 4.881/2012 - Política de Mobilidade Urbana	81
PL 1.809/2021 - Proibição de afretamento de embarcação estrangeira para navegação interior	59	Representação e defesa de interesse - Poder Executivo	84
PL 1.873/2021 - Programa Nacional dos Combustíveis Avançados Renováveis	60	Lista de siglas	86
PL 3.100/2021 - Parcelamento de multas do TRC	61	Planejamento, desburocratização do Estado e financiamento da infraestrutura	90
PL 4.392/2021 - Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas	62	Planejamento para o fortalecimento do transporte	91
PL 4.512/2021 - Emissão de licença única	63	Marcos Regulatórios do Transporte	91
Senado Federal	65	Reforma administrativa	92
PLS 272/2016 - Ato terrorista	66	Reforma tributária	92
PLS 328/2016 - Gratuidade do idoso no transporte público	67	Formas alternativas para solução de conflitos	93
PLC 75/2018 - Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas	68	Financiamento da infraestrutura nacional	94
PEC 110/2019 - Reforma tributária	69	Operação das empresas, crédito e custeio	95
PL 79/2020 - Recursos para o SEST SENAT	70	Ações emergenciais para recuperação econômica das empresas	96
PL 949/2020 - Suspensão de recolhimento de tributos	71	Cumprimento de contratos de financiamento vigentes	97
		Pagamento de tributos e parcelamento de débitos fiscais	97
		Isenção do Imposto sobre Operações Financeiras	98

Fundo de Garantia do Tempo de Serviço	98	ADI 5.974 - BACEN JUD	127
Preços dos combustíveis	99	ADC 39 - Convenção da OIT que disciplina o término de contrato de trabalho por iniciativa do empregador	128
Energia elétrica	99		
Trabalhista	100	ADI 7.041 - Regras de aproveitamento do incentivo fiscal de IRPJ relativo ao PAT	129
Normas regulamentadoras	101		
Cotas para aprendizes	101	ADI 7.059 - Declara a inconstitucionalidade sobre o IPVA e sobre a vedação ao uso de veículos licenciados em outra Unidade da Federação por empresa locadora de automóvel que atua em Pernambuco	130
Cotas para pessoas com deficiência	102		
Penhora online	102	ADC 75 - Constitucionalidade da Lei do Motorista	131
Trabalho da gestante durante a pandemia	103		
Depósitos judiciais	103	ADPF 381 - Validade dos instrumentos coletivos no transporte rodoviário de cargas	132
Dano extrapatrimonial e trabalho intermitente	103		
Segurança pública	104	ADPF 488 - Execução trabalhista de partes que não participaram da fase de conhecimento	133
Meio ambiente	105	ADPF 657 - Prescrição intercorrente na Justiça do Trabalho	134
Ações estratégicas para o SEST SENAT	106		
Transporte rodoviário	109	ADPF 665 - Decretos que fecham divisas estaduais e limites entre municípios	135
Transporte aquaviário	111	ADI 5322 - Lei do Motorista	136
Transporte ferroviário	112	ADIs 5.826 e 5.829 - Trabalho intermitente	137
Transporte aéreo	114	ADIs 5.870 e 6.069 - Limitação ao valor do dano moral	138
Representação e defesa de Interesses - Poder Judiciário	118	ADI 6.270 - Regime de autorização no Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros	139
Lista de siglas e tipos e ações	119		
ADI 2.571 - Creditamento de ICMS	121	ADI 6.343 - Ações de combate à pandemia do coronavírus	140
ADI 2.572 - Reserva de assentos em transporte público	122	ADIs 6.399, 6.415 e 6.403 - Fim do voto de qualidade no CARF	141
ADI 2.779 - Incidência do ICMS no afretamento do transporte aquaviário	123	ADI 6.632 - Prorrogação da desoneração da folha de pagamento	142
ADI 4.289 - Validade de passagens no transporte rodoviário de passageiros	124	ADC 62 - Requisitos para alteração, criação e revisão de jurisprudência e súmulas trabalhistas	143
ADI 5.431 - Responsabilidade solidária no imposto de importação	125	ARE 1.121.633 - Validade de norma coletiva de trabalho	144
ADI 5.474 - Certidão negativa de débito trabalhista	126	RE 999.435 - Dispensa coletiva sem prévia negociação	145

Palavra do presidente

O Transporte Move o Brasil

O ano de 2022 começa cercado de expectativas, especialmente pelas iminentes definições no cenário político e eleitoral. Saímos de 2021 com importantes aprendizados e com a sinalização de início da retomada gradual da economia brasileira. É fato que ainda vivemos à sombra da pandemia, que, com suas variantes, impõe medo e restrições, mas, felizmente, podemos contar com as vacinas para salvar a vida das pessoas e pensar o futuro.

A capacidade da atividade transportadora, nesse contexto, foi e vem sendo colocada à prova. O setor, porém, tem mostrado – com inovação e muito trabalho – toda a sua resiliência. E a CNT (Confederação Nacional do Transporte) busca estar em consonância aos interesses dos transportadores e defendê-los nas diferentes esferas de poder. Sabemos que o aperfeiçoamento contínuo da atividade transportadora, em uma democracia, perpassa a discussão, a defesa, a articulação e a proposição de projetos, medidas e ações junto aos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário.

No ano passado, com a atuação decisiva da Confederação, conseguimos converter em leis – já em vigência – uma série de propostas estratégicas para o setor, como o free-flow, o marco regulatório das ferrovias, a desoneração da folha de pagamento, a autorização para o TRIIP (transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros) e o BR do mar. Tratam-se de importantes conquistas, e que constavam da Agenda Institucional da CNT 2021 como prioridades.

Mas precisamos prosseguir – firmes e assertivos – no processo de mobilizar e pressionar as autoridades competentes para assegurar recursos para a recuperação dos investimentos públicos em infraestrutura, como forma de estimular a multimodalidade e o crescimento econômico, e recuperar segmentos de transporte que ainda se ressentem dos efeitos da pandemia. Também precisamos levar a sério as propostas de reforma do sistema tributário brasileiro – desde que não haja elevação dos impostos.

Nesse sentido, apresentamos a edição de 2022 da Agenda Institucional do Transporte e Logística. A despeito das particularidades de anos eleitorais, a atuação da CNT continuará intensa em prol das agendas, temas, projetos e pautas que dialogam diretamente com as necessidades do transporte brasileiro. Por isso, compilamos, neste documento, os nossos posicionamentos e indicações de ações sobre os mais diversos temas que interferem na nossa atividade.

Vander Costa
PRESIDENTE DO SISTEMA CNT





Foto: Rafael Castro Bittencourt / Arquivo CNT

Apresentação do Sistema CNT

*Quem somos e como
estamos organizados*

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) é a representação máxima do transporte brasileiro. A instituição reúne 27 federações, 5 sindicatos nacionais e 41 entidades associadas. São 164 mil empresas, que geram 2,3 milhões de empregos. Na composição do Sistema CNT, a instituição também administra o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) e o Instituto de Transporte e Logística (ITL).

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

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

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

Poder Legislativo



Representação e defesa de interesses

Poder Legislativo

Em um Estado democrático de direito, é primordial a participação de diversos atores nos processos decisórios. Nesse sentido, cabe à Confederação Nacional do Transporte a representação política e institucional das empresas de transporte brasileiras. A CNT exerce o papel de interlocutora junto aos três Poderes da República e busca ampliar o capital 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 peculiaridades de cada setor. Nesse contexto, a Confederação é reconhecida nacionalmente por seus estudos, seus manuais e 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 2022. Ao longo da publicação, a CNT se posicionará, de forma favorável por ajustes ou contrária, sobre questões que já tramitam no Congresso Nacional ou que estejam sendo tratadas no Poder Executivo ou nos tribunais superiores.

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



Não apoiamos

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



Ressalvas

quando há necessidade de adequações na matéria.



Apoiamos

quando a proposição vai ao encontro dos interesses do transporte.

FRENLOGI

*Frente Parlamentar
Mista de Logística e
Infraestrutura*

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

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 e aeroportos e buscar 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 Julio Lopes

CÂMARA TEMÁTICA PORTUÁRIA

Deputado Diego Andrade

CÂMARA TEMÁTICA RODOVIÁRIA

CÂMARA AEROPORTUÁRIA

Deputado Pedro Uczai

CÂMARA TEMÁTICA FERROVIÁRIA

Senador Eduardo Gomes

CÂMARA DE ENERGIA E HIDROVIA

Deputado Arnaldo Jardim

CÂMARA DE ARMAZENAMENTO

Deputado Hildo Rocha

CÂMARA TEMÁTICA DO BIM

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

CESP Comissão Especial

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

Senado Federal: 15 Comissões Permanentes

CAE Comissão de Assuntos Econômicos

CAS Comissão de Assuntos Sociais

CCJ Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania

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

CDH Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa

CDIR Comissão Diretora do Senado Federal

CDR Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo

CE Comissão de Educação, Cultura e Esporte

CI Comissão de Serviços de Infraestrutura

CMA Comissão de Meio Ambiente

CRA Comissão de Agricultura e Reforma Agrária

CRE Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional

CSF Comissão Senado do Futuro

CSP Comissão de Segurança Pública

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

Congresso Nacional: 9 Comissões Mistas Permanentes

CCAI Comissão Mista de Controle das Atividades de Inteligência

CMCF Comissão Mista de Consolidação da Legislação Federal

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

CMCVM Comissão Permanente Mista de Combate à Violência contra a Mulher

CMMC Comissão Mista Permanente sobre Mudanças Climáticas

CMMIR Comissão Mista Permanente sobre Migrações Internacionais e Refugiados

CMO Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

CPCMS Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul

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

Tipos de proposições

PEC Proposta de Emenda à Constituição

PLP Projeto de Lei Complementar

PL Projeto de Lei

PLS Projeto de Lei do Senado

PLC Projeto de Lei da Câmara dos Deputados

PLN Projeto de Lei – Congresso Nacional

MPV Medida Provisória

PLV Projeto de Lei de Conversão

PDL Projeto de Decreto Legislativo

Tipos de proposições

PFC *Proposta de Fiscalização e Controle*

PRC *Projeto de Resolução*

REQ *Requerimento*

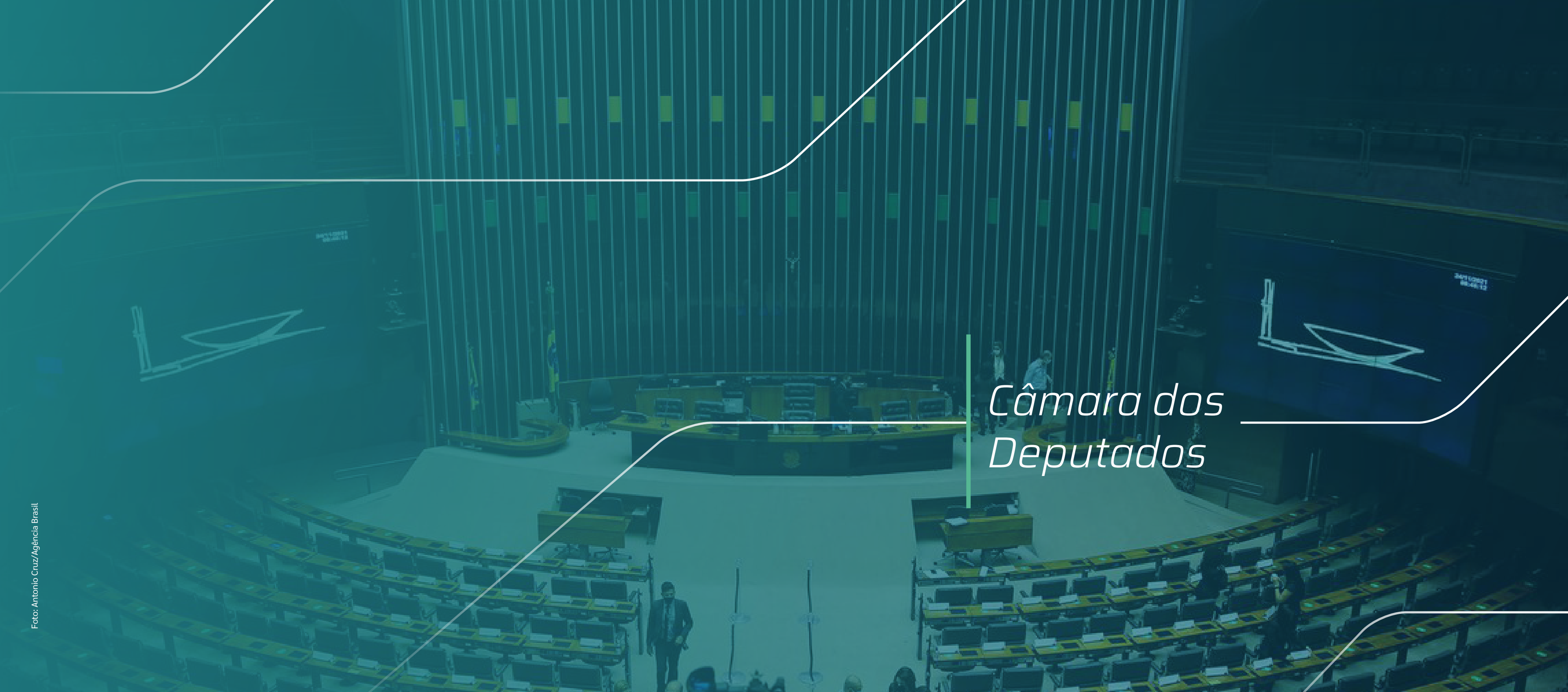
RIC *Requerimento de Informação*

MSC *Mensagem*

INC *Indicação*

VTS *Voto em Separado*

Câmara dos Deputados





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

Os números apontam para enormes prejuízos à economia do país, assim como para uma grave problemática social que computou, no período de 30 anos, 20 óbitos e 63 pessoas feridas gravemente em atentados no transporte urbano. O cenário exige o compromisso pelo desenvolvimento de políticas públicas e alterações legislativas que garantam o aumento da segurança nas rodovias e cidades brasileiras de forma a coibir o crescente número da insegurança pública no transporte de 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 407/2011

Proibição de penhora de depósitos bancários à vista

POSICIONAMENTO

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

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



AUTOR:

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



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CFT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de relator na CFT.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 407/2011.



PL 2.732/2011

Contaminação do solo

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CDEICS; CMADS; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CFT.



RELATOR NA CFT:

Deputado Federal Capitão Alberto Neto (REPUBLICANOS/AM).



PROPOSTA:

Aprovação do texto da CMADS.



PL 2.080/2015

Seguro da carga

POSICIONAMENTO

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

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



AUTOR:

Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para Pauta na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado Federal Mauro Lopes (MDB/MG).



PROPOSTA:

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



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 Anac, que dispõe sobre as condições gerais de transporte aéreo.



TRAMITAÇÃO:

CDC, 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 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 ANTT. A taxa é devida independentemente se o veículo realizou ou não viagens durante o ano. O transporte coletivo intermunicipal e internacional de passageiros (TRIIP) 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 TRIIP.

**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 ANTT, a Antaq e o DNIT, 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 4.885/2016

Reporto

POSICIONAMENTO

Em 2021, foram aprovados dois importantes marcos legais que objetivam ampliar a multimodalidade do transporte brasileiro. O Marco Regulatório das Ferrovias (lei n.º 14.273/2021) e o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar (lei n.º 14.301/2022) são legislações que objetivam ampliar a construção e utilização das ferrovias e o transporte por cabotagem, diminuindo o Custo Brasil e minimizando a produção de CO2. Contudo, essas boas iniciativas podem não ser aplicadas em sua integralidade com o fim do Reporto.

O Regime perdeu sua vigência em 31/12/2020 e sua prorrogação foi vetada pela Presidência da República na sanção do BR do Mar. O incentivo é fundamental para manter o estímulo aos investimentos e viabilizar uma infraestrutura de transporte mais robusta para o país. O crescimento econômico passa por investimentos em ferrovias e portos, viabilizando uma malha consolidada e estratégica e portos com tecnologia capaz de movimentar grandes cargas de forma dinâmica e com o menor preço possível. A não continuidade do regime tributário pode afastar investimentos privados que possam ser atraídos pelos novos marcos legais aprovados pelo Congresso Nacional.

**AUTOR:**

Deputado Federal Leônidas Cristino (PDT/CE).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CVT; CFT; CCJC.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando parecer do relator na CFT.

**RELATOR NA CFT:**

Deputado Federal Vitor Lippi (PSDB/SP).

PROPOSTA:

Aprovação do substitutivo da CVT.



PL 7.063/2017

PPPs

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Senador Antonio Carlos Valadares (PSB/SE).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.

PROPOSTA:

Aprovação do substitutivo da Comissão Especial.



PL 9.623/2018

Penhora pela Fazenda Pública

POSICIONAMENTO

A alteração realizada, em 2018, na lei n.º 10.522/2002 (Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal) permitiu a penhora pela Fazenda Pública. Contudo, a Constituição Federal de 1988 estabelece o princípio maior no qual ninguém será privado da liberdade ou 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, 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.



PL 10.521/2018

Sistema Nacional de Informações de Qualidade do Ar

POSICIONAMENTO

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

**AUTOR:**

Deputado Federal Paulo Teixeira (PT/SP).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CDU; CMADS; CCJC.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Pronto para a pauta da CMADS.

**RELATOR NA CMADS:**

Deputado Federal Zé Vitor (PL/MG).

PROPOSTA:

Aprovação do substitutivo apresentado na CMADS com complementação de voto que suprima integralmente o art. 9º e o parágrafo único do art. 6º.



PL 11.057/2018

Funset para sinalização viária

POSICIONAMENTO

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

**AUTOR:**

Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

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

**SITUAÇÃO ATUAL:**

O projeto principal e seus apensos estão prontos para pauta no Plenário.

PROPOSTA:

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



PEC 45/2019

Reforma tributária

POSICIONAMENTO

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

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



PDL 141/2019

Fim da regulamentação do transporte ferroviário

POSICIONAMENTO

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

**AUTOR:**

Deputado Federal Elias Vaz (PSB/GO).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CVT; CCJC; Plenário.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Pronta para pauta na CCJC.

**RELATOR NA CCJC:**

Deputado Federal Geninho Zuliani (DEM/SP).

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PDL 141/2019.



PL 2.942/2019

Utilização do EIA

POSICIONAMENTO

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

**AUTOR:**

Senador José Serra (PSDB/SP).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CMADS; CCJC.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Pronta para pauta na CCJC.

**RELATOR NA CCJC:**

Deputado Federal Eduardo Cury (PSDB/SP).

PROPOSTA:

Aprovação do substitutivo do relator apresentado na CCJC.



PL 3.111/2019

Passageiro indisciplinado

POSICIONAMENTO

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

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

**AUTOR:**

Deputado Federal Leur Lomanto Júnior (DEM/BA).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CVT; CCJC; Plenário.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando parecer do relator na CCJC.

**RELATOR NA CCJC:**

Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP).

PROPOSTA:

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



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 projeto busca trazer luz à questão ao estabelecer que o usuário do transporte público com 65 anos ou mais deverá apresentar qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade perante o Poder Público responsável pelos serviços de transporte para a sua habilitação ao benefício. Tal medida irá garantir ao idoso um serviço adequado, trazendo uma padronização nacional, além de viabilizar a utilização de equipamentos mais modernos, como os sistemas de bilhetagem eletrônica, já implementados em diversas cidades.



AUTOR:

Deputado Federal Mauro Lopes (MDB/MG).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 1.967/1999 – CSSF; CVT: CIDOSO; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando apresentação de parecer do relator na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado Federal Coronel Tadeu (PSL/SP).

PROPOSTA:

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



PL 6.159/2019

Auxílio-Inclusão

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando constituição de CESP.

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que estabeleça que atividades que demandem aptidões física, mental e sensorial plenas não sejam computadas na base de cálculo das cotas de contratação e 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 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 07 de dezembro de 1940, com o fim de aumentar a pena do crime de receptação qualificada e prever, como efeito da condenação, o cancelamento no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), quando esta for constituída para permitir, facilitar ou ocultar o crime de receptação.

**TRAMITAÇÃO:**

Apensado ao PL 770/2015 – CCJC; Plenário.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

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

**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 apresentação de parecer do relator na CESP.

**RELATOR NA CESP:**

Deputado Federal Marco Bertaiolli (PSD/SP).

PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que acate as emendas 49; 50; 51; 52; 54; e 55, as quais buscam aprimorar o texto no que tange à preparação dos jovens para o mercado de trabalho, além de retirar as atividades que demandem habilitação específica da base de cálculo das vagas para aprendizes.



PL 528/2020

Porcentagem da mistura do biodiesel no diesel

POSICIONAMENTO

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

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



AUTOR:

Deputado Federal Jerônimo Goergen (PP/RS).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CME; CMADS; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CME.



RELATOR NA CME:

Deputado Federal Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP).

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 528/2020.



PL 2.863/2020

Parcelamento de dívidas trabalhistas

POSICIONAMENTO

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

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

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



AUTOR:

Deputado Federal Laércio Oliveira (PP/SE).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CTASP; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronto para a pauta da CTASP.



RELATOR NA CTASP:

Deputado Federal Augusto Coutinho (SOLIDARIEDADE/PE).

PROPOSTA:

Aprovação do PL 2.863/2020.



PL 3.757/2020

Marco Legal do Operador Logístico

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado Federal Hugo Leal (PSD/RJ).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CVT; CDEICS; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CVT.



RELATOR NA CVT:

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

PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo que respeite as peculiaridades do transporte rodoviário de cargas e que não afronte as normas estabelecidas pela lei n.º 11.442/2007.



PL 3.887/2020

CBS: Unificação do PIS/COFINS

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando constituição de CESP.



RELATOR DE PLENÁRIO:

Deputado Federal Luiz Carlos Motta (PL/SP).

PROPOSTA:

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



PL 4.392/2020

Praticagem

POSICIONAMENTO

Os avanços no setor de logística e a ampliação da multimodalidade no transporte passam pela modernização do setor aquaviário. A proposição busca promover a competitividade, a eficiência, a transparência e a razoabilidade de preços na prestação dos serviços de praticagem em todos os portos brasileiros. O projeto 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 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:**

Pronta para pauta na CTASP.

**RELATOR NA CTASP:**

Deputado Federal Silvio Costa Filho (REPUBLICANOS/PE).

PROPOSTA:

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



PL 4.728/2020

PERT

POSICIONAMENTO

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

**AUTOR:**

Senador Rodrigo Pacheco (DEM/MG).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CCJC; CFT; Plenário.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Pronta para pauta no Plenário

**RELATOR NO PLENÁRIO:**

Deputado Federal André Fufuca (PP/MA).

PROPOSTA:

Aprovação do PL 4.728/2020.



PL 5.122/2020

CNH Cidadã

POSICIONAMENTO

A carteira de motorista é uma importante ferramenta para entrar no mercado de trabalho. Hoje, no Brasil, 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: 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. Ele 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 ao adquirirem sua CNH ou mudarem de categoria.



AUTORA:

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 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 CNH.



PEC 01/2021

PEC da Infraestrutura

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Senador Wellington Fagundes (PL/MT) e outros.



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CCJC; CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de relator na CCJC.

PROPOSTA:

Aprovação da PEC 01/2021.



PLP 11/2021

Imposto de Propriedade de Aeronaves e Embarcações

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado Federal Severino Pessoa (REPUBLICANOS/AL).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

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



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CFT.



RELATOR NA CFT:

Deputado Federal Guiga Peixoto (PSL/SP).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PLP 11/2021.



PL 1.809/2021

Proibição de afretamento de embarcação estrangeira para navegação interior

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado Federal Paulo Vicente Caleffi (PSD/RS).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

Apensada ao PL 4.101/2020. CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

O projeto principal e os seus apensos estão prontos para a pauta da CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado Federal Paulo Guedes (PT/MG).



PROPOSTA:

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



PL 1.873/2021

Programa Nacional dos Combustíveis Avançados Renováveis

POSICIONAMENTO

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

**AUTOR:**

Deputado Federal Ricardo Barros (PP/PR).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CME; CMADS; CCJC; Plenário.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Pronta para pauta no Plenário.

**RELATOR DE PLENÁRIO:**

Deputado Federal Pedro Lupion (União/PR).

PROPOSTA:

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



PL 3.100/2021

Parcelamento de multas do TRC

POSICIONAMENTO

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

**AUTOR:**

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

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CVT; CFT; CCJC.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando apresentação de parecer na CVT.

**RELATOR NA CVT:**

Deputado Federal Bosco Costa (PL/SE).

PROPOSTA:

Aprovação do PL 3.100/2021.



PL 4.392/2021

Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas

POSICIONAMENTO

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



AUTORES:

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



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CDU; CIDOSO; CFT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de relator na CDU.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 4.392/2021.



PL 4.512/2021

Emissão de licença única

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado Federal Paulo Vicente Caleffi (PSD/RS).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 10.273/2021 – CMADS; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta na CMADS.



RELATOR NA CMADS:

Deputado Federal Nilto Tatto (PT/SP).



PROPOSTA:

Aprovação do PL 4.521/2021.



*Senado
Federal*



PLS 272/2016

Ato terrorista

POSICIONAMENTO

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

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Pronto para a pauta no Plenário.

**RELATOR NO PLENÁRIO:**

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 o 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 marco regulatório do transporte rodoviário de cargas objetiva consolidar legislações e desburocratizar o setor, fomentando o desenvolvimento do transporte de forma sustentável. Hoje, mais de 61% da carga transportada no Brasil utiliza o modal rodoviário, o que demonstra a importância dessa matriz para a economia nacional. A proposta em tramitação no Senado Federal é composta de 91 artigos que, de forma geral, estabelecem regras para contratação de transportadores. A proposição estabelece importantes avanços, como o seguro da carga e maior rigidez quanto ao roubo de cargas. A CNT defende mais segurança jurídica para as empresas transportadoras, além de investimentos em infraestrutura e sinalização que garantam segurança viária para todos que utilizam as rodovias do país.

**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 02 de março de 2015, n.º 11.442, de 5 de janeiro de 2007, e o decreto-lei n.º 2.848, de 07 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; Plenário.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Pronta para a pauta da CAE.

**RELATOR NA CAE:**

Senador Luiz do Carmo (MDB/GO).

PROPOSTA:

Pela aprovação do PLC 75/2018, na forma do texto aprovado pela Câmara dos Deputados.



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 e respeitando as especificidades do setor transportador e de infraestrutura.

**AUTORES:**

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



PL 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 permitirá maior disponibilidade de serviços especializados voltados ao trabalhador do transporte, melhoria na qualidade dos serviços ofertados à sociedade, bem como a interconexão entre modais de transporte, reduzindo custos operacionais e aumentando a eficiência da atividade transportadora.

**AUTOR:**

Senador Wellington Fagundes (PL/MT).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CAE; CAS.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando 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 de todos os modais para o SEST SENAT.



PL 949/2020

Suspensão de recolhimento de tributos

POSICIONAMENTO

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

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

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

**AUTOR:**

Senador Irajá Abreu (PSD/TO).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CAE; Plenário.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando designação de relator na CAE.

PROPOSTA:

Rejeição da proposta e arquivamento da matéria.

PL 3.546/2020 *S Portuário*

POSICIONAMENTO

Fragmentar os serviços sociais autônomos 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 desse setor. 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 159 unidades em todo o Brasil, o que possibilita atendimento em todo o território nacional, viabilizando, inclusive, tratamentos e qualificações itinerantes, independentemente do local da prestação do serviço.



AUTORA:

Senadora Rose de Freitas (PODEMOS/ES).



EMENTA:

Cria o Serviço Nacional de Aprendizagem Portuária (SENAP).



TRAMITAÇÃO:

CI; CDR.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de relator na CI.

PROPOSTA:

Rejeição da proposta e arquivamento da matéria.

PL 4.042/2020 *Faixas não edificáveis*

POSICIONAMENTO

A segurança da população e das operações de transporte devem fazer parte do dia a dia das empresas. Uma das formas mais eficientes de garantir essa segurança no setor ferroviário é a existência das faixas não edificáveis. Para tanto, incide faixa não edificável de 15 metros, contada a partir do término da área de domínio. Há 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:

CI; CDR.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de relator na CI.

PROPOSTA:

Rejeição do PL 4.042/2020.



PL 4.552/2020

Parcelamento de dívidas trabalhistas

POSICIONAMENTO

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

Porém é fundamental um olhar cuidadoso nos reflexos econômicos e na saúde financeira das empresas. O PL 4.552/2020 permite o parcelamento de dívidas trabalhistas cuja execução judicial seja iniciada durante a vigência do estado de calamidade pública decorrente da pandemia do coronavírus ou até 10 meses após o seu término.

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

**AUTOR:**

Senador Chico Rodrigues (DEM/RR).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CAS; CAE.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando designação de relator na CAS.

**PROPOSTA:**

Aprovação do PL 4.552/2020.



PL 2.646/2020

Debêntures de infraestrutura

POSICIONAMENTO

As debêntures incentivadas de infraestrutura são títulos privados relacionados a projetos de investimento na área que usufruem de benefícios tributários e constituem um bom mecanismo de financiamento de longo prazo para as empresas. Elas funcionam como instrumentos de captação de recursos no mercado de capitais. Ou seja, a própria empresa concessionária pode organizar a emissão desses títulos conforme a necessidade de inversões. Os aperfeiçoamentos propostos nos marcos legais das debêntures incentivadas e dos fundos de investimento em infraestrutura visam, em linhas gerais, aumentar a atratividade das debêntures incentivadas no mercado internacional, reduzir os riscos de emissão, ampliar a lista de segmentos a serem contemplados com benefícios fiscais, facilitar e estimular a operação dos fundos e fortalecer o mercado secundário desses títulos.

**AUTORES:**

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

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

Plenário.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando parecer do relator no Plenário.

**RELATOR NO PLENÁRIO:**

Senador Wellington Fagundes (PL/MT).

**PROPOSTA:**

Aprovação do texto da Câmara dos Deputados.

PL 4.470/2020

Transporte rodoviário remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Senador Chico Rodrigues (DEM/RR).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CAE; CAS.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronto para a pauta na CAE.



RELATOR NA CAE:

Senador Chiquinho Feitosa (DEM/CE).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 4.470/2020.



PLP 197/2021 *MEI Caminhoneiro*

POSICIONAMENTO

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

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



AUTOR:

Senador Jorginho Mello (PL/SC).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

Aguardando despacho.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando despacho.



PROPOSTA:

Aprovação do PLP 197/2021.



PL 2.159/2021

Licenciamento ambiental

POSICIONAMENTO

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

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

Nesse sentido, o Sistema CNT defende a necessidade de desburocratizar e objetivar os processos de regulação ambiental, por meio, por exemplo, da adoção de mecanismos da tecnologia da informação e da maior integração institucional pública. É imprescindível garantir praticidade e transparência de informação aos processos autorizativos ambientais 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. O texto aprovado pela Câmara dos Deputados estabelece importantes avanços legais que podem viabilizar, de forma mais dinâmica, as obras de infraestruturas lineares.



AUTORES:

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



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CRA; CMA; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer da relatora na CRA e na CMA. A matéria tramita simultaneamente nas referidas comissões.



RELATORA NA CRA E NA CMA:

Senadora Kátia Abreu (PP/TO).

PROPOSTA:

Aprovação do texto da Câmara dos Deputados.

SAIBA MAIS:

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



PL 3.278/2021

Marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Senador Antonio Anastasia (PSD/MG).



EMENTA:

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



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando despacho pela Mesa Diretora do Senado Federal.

PROPOSTA:

Aprovação do PL 3.278/2021.



PLP 11/2020

Regra do ICMS para combustível

POSICIONAMENTO

Na esteira da alta do preço dos combustíveis, em especial o diesel, o governo federal apresentou o PLP 16/2021, com o objetivo de regulamentar as alterações previstas na EC n.º 33/2001, em especial no tocante à regulamentação do ICMS incidente sobre combustíveis fósseis e não fósseis. A proposta foi pensada ao PLP 11/2020.

É importante ressaltar que, mesmo com a aprovação da proposição, os estados deverão se reunir no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) para deliberarem, por unanimidade, acerca das alíquotas a serem aplicadas, de maneira uniforme, em todo o território nacional. Após a deliberação do Conselho, cada estado deve, por meio de lei própria, introduzir a medida 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 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.

O texto aprovado pela Câmara dos Deputados em outubro de 2021 foi aprimorado, garantindo assim o creditamento das empresas na aquisição de combustíveis.



AUTORES:

Deputado Federal Emanuel Pinheiro Neto (PTB/MT).



EMENTA:

Altera a lei complementar n.º 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para dispor sobre substituição tributária do Imposto sobre ICMS nas operações com combustíveis.



TRAMITAÇÃO:

Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronto para a pauta no Plenário.



RELATOR:

Senador Jean Paul Prates (PT/RN).

PROPOSTA:

Aprovação do texto que garanta o creditamento das empresas de transporte na aquisição de combustível.



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



AUTORES:

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



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

Aguardando recebimento pela Mesa do Senado Federal.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando recebimento pela Mesa do Senado Federal.

PROPOSTA:

Aprovação do texto já aprovado pela Câmara dos Deputados.

Palácio do Planalto

Planalto Palace

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

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 dos últimos três anos, o MInfra 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 para o 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, a Lei da Liberdade Econômica, o Marco Regulatório das Ferrovias e o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), que buscam a redução da burocracia nacional.

O governo federal segue realizando a revisão das Normas Regulamentadoras de Segurança e Saúde do Trabalho (NRs) no intuito de simplificar, desburocratizar e harmonizar as regras para 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 buscam o reequilíbrio econômico e a retomada dos seus empreendimentos. A partir deste momento, a Confederação apontará obstáculos e as respectivas sugestões institucionais de soluções para a modernização do país.

Lista de siglas

Lista de siglas

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

Lista de siglas

ME *Ministério da Economia*

Minfra *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*

MTP *Ministério do Trabalho e Previdência*

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 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 para 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.

O governo publicou o Plano Nacional de Logística 2035 e se junta às primeiras iniciativas para a realização de um planejamento de longo prazo, 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 PNT.
2. Atualização e Promoção do Plano Nacional de Transporte com a divulgação de cronograma factível de desembolsos.
3. Participação da iniciativa privada na seleção de projetos de infraestrutura de transporte.
4. Desenvolvimento de políticas de incentivo à atividade dos Operadores de Transporte Multimodal (OTM).
5. Modernização das normas e técnicas construtivas no país.

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. Apresentação da BR dos Rios.
4. Desenvolvimento dos marcos jurídicos necessários para o adequado funcionamento do transporte.

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

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

O 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 e respeitando as especificidades do setor transportador e de infraestrutura.

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

Um importante avanço na modernização do país que também merece a atenção do Poder Público é o incentivo a medidas alternativas de solução de conflitos. Caberá ao Estado reconhecer a relevância e 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 a eficiência do uso de mediação ou arbitragem, propondo políticas públicas voltadas à resolução alternativa de conflitos relacionados a contratos assinados entre o Poder Público e a iniciativa privada.
2. Avanços na legislação para o reconhecimento de acordos individuais e privados formalizados para pôr fim a impasses contratuais de modo a garantir a não judicialização de temas já solucionados e fechados.

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

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

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

O Reporto, regime tributário especial que desonera bens para investimento em infraestrutura portuária e ferroviária, venceu em 31 de dezembro de 2020, justamente no momento de maior necessidade para investimento nas malhas ferroviárias com contratos prorrogados, essenciais para a retomada econômica do país. Na busca da renovação do regime, foi aprovado pelo Congresso Nacional uma prorrogação até dezembro de 2023, contudo, o artigo foi vetado pela Presidência da República. Nesse sentido, é primordial a derrubada dos itens 10.22.012 e 10.22.013 do Veto n.º 10/2022 (BR do Mar), referentes ao Reporto. Todavia, mesmo com a derrubada do veto, é necessário que o Poder Executivo tome a iniciativa de encaminhar um projeto de lei ao Congresso Nacional propondo a reedição do Reporto abrangendo um período maior de vigência do regime, garantido, assim, os investimentos de longo prazo que deverão ser realizados pelo setor ferroviário e portuário.

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

Para que os investimentos privados em infraestrutura sejam incentivados, e a fim de 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. Compromisso do Poder Executivo com aprovação do PL 2.646/2020, visando ao fortalecimento do mercado de debêntures de infraestrutura.
7. Desoneração dos investimentos na infraestrutura de transporte e logística.

8. Promoção de um programa de PPPs patrocinadas para a manutenção de rodovias, de forma a reduzir a pressão no orçamento exercida pela necessidade de constante manutenção da malha rodoviária.

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

10. 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.

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

12. Destinação dos recursos arrecadados com outorgas onerosas de obras e serviços de transporte para reinvestimento no próprio setor. Compromisso do Poder Executivo com a aprovação da PEC 01/2021.

13. Derrubada do veto e prorrogação do Reporto, para garantia do regime tributário especial que desonera bens para investimento em infraestrutura portuária e ferroviária.

14. Iniciativa do Executivo para edição de medida que estabeleça uma vigência contínua do Reporto, beneficiando os setores Portuário e Ferroviário de carga e de passageiros.

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

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

A crise, segundo aponta a 6ª Rodada da Pesquisa CNT de Impacto no Transporte – Covid-19, atingiu de forma contundente as empresas de transporte em termos de demanda, faturamento, capacidade financeira, dificuldade de acesso ao crédito e de suas expectativas.

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

Mesmo com o atendimento, por parte do governo federal, de uma série de demandas apresentadas pela CNT, diversos modais de transporte ainda sofrem os efeitos da pandemia e da nova onda de contaminações provocada pela variante ômicron. Por esse motivo, a recuperação das empresas ainda depende da manutenção das ações implementadas

e a aplicação de novas políticas públicas que viabilizem a retomada econômica do país.

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

O combustível é um dos principais insumos de diversos modais da atividade transportadora e seu custo acaba impactando fortemente a composição do preço dos serviços de transporte de cargas e de passageiros. Só em 2021 houve um aumento de 44,67% no valor do diesel. O querosene de aviação (QAV) também sofreu forte elevação de preço no ano passado. Por esse motivo, o Poder Executivo deve enfrentar as disfunções existentes para impedir a elevação excessiva no preço desses insumos.

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

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

Ações emergenciais para recuperação econômica das empresas

TEMA:

Ações emergenciais para recuperação econômica das empresas.

CONTEXTO:

A continuidade da pandemia da covid-19 tem dificultado a recuperação econômica das empresas, e o diferimento do pagamento de tributos federais pode representar um abrandamento na crise que se abateu sobre as empresas.

PROPOSTAS:

1. Criação de programa emergencial de socorro financeiro ao transporte público rodoviário e metroviário de passageiros.
2. Prorrogação do PEAC (Programa Emergencial de Acesso a Crédito), do BNDES.
3. Abertura do Pró-Transporte para possibilitar o financiamento de capital de giro para as empresas de transporte urbano de passageiros, com prazo de carência e juros subsidiados.
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. Edição de norma permitindo o parcelamento de dívidas trabalhistas executadas na pandemia da covid-19. Comprometimento do Poder Executivo com a aprovação do PL 2.863/2020.

6. 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.
7. Manutenção da 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. Apoio do Poder Executivo para aprovação do PL 2.889/2020, que dispõe sobre a isenção das taxas de serviço metrológico de selagem, de ensaio e de verificação subsequente de cronotacógrafos de veículos de transporte e condução de escolares em todo o território nacional durante a pandemia da covid-19.

Cumprimento de contratos de financiamento vigentes

TEMA:

Cumprimento de contratos de financiamento vigentes.

CONTEXTO:

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

PROPOSTAS:

1. Prorrogação do Programa de Renegociação Emergencial de Operações, do BNDES, para suspensão dos pagamentos das parcelas de financiamento até dezembro de 2022.
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 2022.
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 de 2022.
2. Criação de Programa de Parcelamento de Débitos junto à União, permitindo a renegociação de obrigações de natureza tributária e não tributária, inscritos ou não em dívida ativa, com fato gerador ocorrido até um ano após o encerramento do estado de calamidade da pandemia da covid-19. Dentre as ações, é necessário o comprometimento do Poder Executivo para a aprovação do PL 4.728/2020.

Isenção do Imposto sobre Operações Financeiras

TEMA:

IOF.

CONTEXTO:

O Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) incide sobre as parcelas de empréstimo, o que encarece as prestações e, por vezes, dificulta o acesso aos recursos capitaneados pelas empresas junto às instituições financeiras. Com a continuidade da crise econômica gerada pela pandemia da covid-19, diversas instituições estão buscando auxílio financeiro junto aos bancos públicos e privados. O enfraquecimento da moeda brasileira perante o dólar e o encarecimento dos empréstimos podem inviabilizar a saúde financeira das transportadoras e até levar ao seu fechamento. O fim do IOF pode gerar um acesso mais justo aos recursos necessários para manter a saúde financeira dos negócios e os empregos gerados pelos empresários dos modais de transporte.

PROPOSTA:

Fim da incidência do IOF.

Fundo de Garantia do Tempo de Serviço

TEMA:

FGTS.

CONTEXTO:

A obrigação de depositar o valor referente ao FGTS até o dia 07 de cada mês pode ser ampliada, sem prejuízo para trabalhadores ou governo, de forma a simplificar as obrigações das empresas. Os empregadores realizam o recolhimento da contribuição previdenciária no dia 20 do mês. O alinhamento das datas facilitará a gestão de obrigações e procedimentos que devem ser cumpridas pelas empresas.

PROPOSTA:

Modificar a data de recolhimento do FGTS do dia 07 para o dia 20 de cada mês, para simplificar a gestão de pagamentos das empresas.

Preços dos combustíveis

TEMA:

Preços dos combustíveis.

CONTEXTO:

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. Segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), só em 2021 houve um aumento de 44,67% no valor do diesel. Por esse motivo, o Poder Executivo federal deve enfrentar as disfunções existentes para impedir a elevação excessiva no preço do insumo.

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 para 10% do percentual de biodiesel no óleo diesel comercializado no Brasil para a preservação mecânica e melhoria do desempenho dos veículos.
4. Realização de teste laboratorial e mecânico para estabelecimento do percentual seguro de biodiesel para operação de máquinas e equipamentos do ciclo diesel.
5. Promoção de uma política de desoneração do diesel ferroviário, com a renovação da isenção das alíquotas no decreto n.º 10.638/2021.

6. Isenção de ICMS para o combustível utilizado nas navegações de interior e de cabotagem, a exemplo do que está previsto para a navegação de longo curso na lei n.º 9.432/1997.
7. 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.

Energia elétrica

TEMA:

Preço da energia elétrica.

CONTEXTO:

Elevado impacto do custo da energia elétrica na operação metroferroviária, gerando grande impacto inflacionário sobre o preço das tarifas.

PROPOSTA:

Isenção da Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição Encargos ao setor público de transporte metroferroviário de passageiros.

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.

As reedições das medidas de prorrogação do Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda auxiliou o setor empresarial a se manter ativo durante o ano de 2021, evitando demissões e preservando a renda dos trabalhadores.

Todavia, é necessária a aplicação de novas medidas para conter os danos oriundos da continuidade da pandemia e a alta taxa de infecção da população provocada pela variante ômicron. Dessa forma, as empresas têm gastado todo o seu fluxo de caixa para manter os empregos existentes, o que gera dificuldades para pagar débitos trabalhistas. Logo, é necessária a edição de norma que permita o parcelamento de dívidas trabalhistas executadas na pandemia.

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, apresentou uma nota técnica sobre o tema, produzindo 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 nexos 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 a ele maior segurança jurídica.

Por outro lado, tem-se uma série de medidas que, se implementadas, modernizarão a relação de trabalho, gerarão empregos e auxiliarão na recuperação econômica das empresas.

A continuidade da revisão das normas regulamentadoras, cumprindo o cronograma estabelecido na Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP), visam excluir os excessos e as disfunções nas normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho e de atividades perigosas que demandam uma burocracia desnecessária para as empresas. Nesse sentido, além do cumprimento do calendário, deve-se priorizar a revisão das NRs 04; 06 e 16.

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

A 110ª Conferência Internacional do Trabalho, a qual a CNT será a Confederação delegada responsável por coordenar a bancada dos empregadores, debaterá sobre a aprendizagem, trabalho decente, economia social e solidária, bem como condições de trabalho seguras e saudáveis. Durante o encontro promovido pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) a CNT em parceria com as Confederações Patronais defenderá a modernização da legislação internacional para permitir a empregabilidade atrelada ao desenvolvimento econômico. É fundamental que a discussão internacional estabeleça um diálogo alinhando para que os textos sejam factíveis com a realidade brasileira. Tal alinhamento é fundamental, visto que, quando nosso país ratifica as Convenções Internacionais da OIT ele se compromete a cumprir aquela legislação.

Normas regulamentadoras

TEMA:

Revisão das normas regulamentadoras.

CONTEXTO:

As NRs são disposições complementares ao capítulo V da CLT, consistindo em obrigações, direitos e deveres a serem cumpridos por empregadores e trabalhadores com o objetivo de garantir trabalho seguro e sadio, prevenindo a ocorrência de doenças e acidentes de trabalho. Para o setor transportador, é urgente a revisão dos seguintes pontos: (i) NR 04 - Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho (SESMT); (ii) NR 06 - Equipamento de Proteção Individual; e (iii) NR16 - Anexo 2, adicional de periculosidade.

PROPOSTAS:

1. NR 04 – Exclusão da exigência de que os profissionais integrantes do SESMT sejam empregados da empresa. Com a reforma trabalhista e a possibilidade de terceirização de todas as atividades, é preciso possibilitar a terceirização do SESMT.
2. NR 06 – Possibilitar a entrega de EPI por sistema informatizado, com uso de biometria, leitura de crachás ou outros meios.
3. NR 16 – Atividades e Operações Perigosas com Inflamáveis pois, conforme estudo do IPT, não existe fato gerador para a manutenção do pagamento de adicional de periculosidade, pois o risco ocupacional médio dos trabalhadores é 65 mil vezes menor que o risco social médio na sociedade brasileira para casos de morte em eventos com fogo.

Cotas para aprendizes

TEMA:

Revisão da base de cálculo da cota de aprendizagem.

CONTEXTO:

O cumprimento da cota para a contratação de aprendizes, prevista no art. 429 da CLT, têm sido motivo de grande dificuldade enfrentada por determinadas atividades econômicas, inclusive o transporte rodoviário de passageiros, cargas e logística, haja vista que tal artigo dispõe que a cota de 5% a 15% deve ser calculada tomando-se por base as atividades que demandem formação profissional. A partir do decreto n.º 5.598/05, a CBO tornou-se referência para o cálculo de cotas. A princípio, funções que não exigem formação profissional em nível de aprendizagem, como motoristas profissionais, equivocadamente passaram a ser incluídas no cálculo das cotas de contratação obrigatória de aprendizes pelas empresas.

PROPOSTA:

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

Cotas para pessoas com deficiência

TEMA:

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

CONTEXTO:

A legislação estabelece que as empresas com 100 ou mais empregados são obrigadas a contratar de 2% a 5% de pessoas com deficiência, sem fixar qualquer exceção. Entretanto, algumas atividades empresariais exigem trabalhadores com aptidão física plena, como o transporte de passageiros e de cargas, sob pena de expor o próprio trabalhador com deficiência a situações de riscos, bem como terceiros e demais trabalhadores.

PROPOSTA:

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

Penhora online

TEMA:

Bloqueio eletrônico de valores pela penhora online.

CONTEXTO:

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

PROPOSTA:

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

Trabalho da gestante durante a pandemia

TEMA:

Retorno ao trabalho, teletrabalho e insalubridade para gestantes no período da pandemia de covid-19.

CONTEXTO:

A lei n.º 14.151/21 (Lei da Gestante) alocou todas as gestantes na categoria de teletrabalho no decorrer da emergência pandêmica da Covid-19. Ao obrigar o afastamento da empregada gestante do ambiente de trabalho presencial, não considera alternativas de segurança e não traz alternativas aos custos impostos às empresas pela medida, especialmente no caso de trabalhadoras em atividades para as quais não é possível o trabalho em seu domicílio. A situação é agravada para pequenas e médias empresas, que representam cerca de metade dos empregos no país e têm pouquíssima condição de suportar o custo salarial da empregada afastada e de um substituto que, muitas vezes, se afigura necessário.

PROPOSTA:

Custeio do salário da gestante pela Previdência, a exemplo do salário-maternidade, e sanção integral pelo Poder Executivo do PL 2.058/2021, que disciplina o afastamento de empregadas grávidas do trabalho, já aprovado pelo Congresso Nacional.

Depósitos judiciais

TEMA:

Correção monetária de depósitos judiciais.

CONTEXTO:

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

PROPOSTA:

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

Dano extrapatrimonial e trabalho intermitente

TEMA:

Dano extrapatrimonial e trabalho intermitente na Lei de Modernização Trabalhista.

CONTEXTO:

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

PROPOSTAS:

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

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), 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 em curto, médio e longo prazos que garantam o aumento da segurança nas operações do transporte.

TEMA:

Segurança pública e a atividade transportadora.

CONTEXTO:

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

PROPOSTAS:

1. Desenvolvimento de políticas públicas de enfrentamento à violência no transporte.
2. Apoio do Poder Executivo para aprovação do PL 6.260/2019, que propõe o aumento da pena do crime de receptação qualificada e prevê, como efeito da condenação, o cancelamento no 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. Adequar a legislação para enquadramento do tipo penal e aumento da pena.

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 atmosféricos pela atividade transportadora.

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

Atualmente, a CNT e o SEST SENAT desenvolvem diversas iniciativas voltadas à sustentabilidade ambiental do setor transporte dentro do Despoluir – o maior Programa Ambiental do Transporte. Desenvolvido desde 2007, o programa tem como uma das principais linhas de atuação a avaliação veicular ambiental na qual são verificados os índices de emissão dos poluentes emitidos por ônibus e caminhões. As avaliações são realizadas com base na resolução Conama n.º 418/2009 e na instrução normativa Ibama n.º 6/2010, além dos serviços de Avaliação da Qualidade do Diesel (AQD). Tal serviço de avaliação aborda, de maneira ampla, uma análise do combustível contido nos tanques de armazenamento das garagens de empresas de ônibus e caminhões. Além dele também é ofertado o Serviço de Orientação Ambiental ao Transportador (SOAT), que tem como objetivo acompanhar as medidas de gestão ambiental adotadas pelas empresas do setor para reforçar o desenvolvimento de boas práticas de sustentabilidade.

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 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. 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.

Ações estratégicas para o SEST SENAT

O Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), há 28 anos, tem se firmado como substancial colaborador do desenvolvimento do transporte no Brasil. Desde a sua criação, em 14 de setembro de 1993, pela lei n.º 8.706, o SEST SENAT tem como propósito transformar a realidade dos trabalhadores do transporte e elevar a competitividade das empresas do setor.

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

Os efeitos dessa atuação, porém, transcendem o transporte: eles beneficiam famílias, municípios em que o SEST SENAT está instalado e suas regiões e toda a sociedade brasileira. Atualmente, a instituição mantém mais de 150 unidades em todas as regiões do país, com infraestruturas modernas e ambientes favoráveis a práticas educativas e com espaços, ferramentas e tecnologias dedicados ao conhecimento e à qualificação, bem como à preservação da saúde e do bem-estar de milhões de brasileiros.

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

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

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

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

TEMA:

Ações estratégicas para o SEST SENAT.

CONTEXTO:

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

PROPOSTAS:

1. Garantia dos recursos já existentes advindos da contribuição compulsória das empresas de transporte e transportadores autônomos, majoritariamente do setor rodoviário, e aumento da base de arrecadação, considerando todos os modais do transporte, conforme propostas de alteração legal. Essa proposta se concretiza com a aprovação dos PL 79/2020 e PLP 197/2021 e a não aprovação de nenhuma legislação contrária à forma de arrecadação disposta na lei n.º 8.706/1993.
2. Garantia da efetiva fiscalização do recolhimento das contribuições compulsórias das empresas de transporte e dos transportadores autônomos em favor do SEST SENAT por parte da Receita Federal do Brasil (RFB).

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

4. Disponibilização ao SEST SENAT de dados cadastrais e valores de frete dos transportadores autônomos de cargas, administrados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), possibilitando ações mais assertivas para os nossos contribuintes e monitoramento da base de arrecadação.

5. Alteração do artigo 6º da Resolução ANTT n.º 4.799/2015 para inclusão no Inciso I, (d): estar em dia com a sua contribuição sindical e com as suas contribuições ao SEST SENAT. Essa alteração visa garantir o recolhimento da contribuição pelos transportadores autônomos de cargas.

6. Inclusão do SEST SENAT nas discussões e deliberações das Câmaras Temáticas do Contran de Educação e Saúde para o Trânsito e de Transporte Rodoviário.

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

8. 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.

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

10. Celebração de acordo de cooperação entre o Ministério da Infraestrutura 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.

11. Institucionalização, por meio de normativo do Contran, de uma política de valorização do caminhoneiro autônomo, por meio da realização de curso específico e formação, tendo como parâmetro a Certificação Profissional para Motoristas Autônomos de Transporte de Cargas do SENAT, em parceria com a CNTA. O normativo deverá contemplar a oferta do curso pelo SENAT, com autorização nacional expedida pela Senatran.

12. 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.

13. 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 pela Senatran.

Transporte rodoviário

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

Mesmo com 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 essencial que as 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 modal 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. Ajuste no modelo regulatório para garantir, em lei, a fonte de financiamento público das gratuidades de idosos e estudantes no transporte rodoviário de passageiros.

2. Criação das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações pela ANTT, para recursos de processos decorrentes das infrações por excesso de peso.

3. Instrução da Senatran para que os órgãos estaduais de trânsito apliquem o art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro, de forma a promover a remoção dos veículos flagrados no transporte irregular de passageiros.

4. Revisão da regulamentação do registro de ônibus na Base Índice Nacional (BIN) da Senatran, de forma a compatibilizar os procedimentos de registro e fiscalização do número de passageiros e tripulantes por veículos.

5. 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.

6. 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.

7. Reconhecimento da atividade do transportador internacional de cargas como exportador de serviço.

8. Simplificação do processo de emissão de licença única para o transporte de produtos perigosos em todo o território nacional. Apoio do Poder Executivo na aprovação do PL 4.512/2021.

9. Determinação de que o Cadastro Técnico Federal (CTF) seja feito pelo CNPJ raiz no transporte de produtos perigosos. Apoio do Poder Executivo na aprovação do PL 4.512/2021.

10. Garantia da aplicação da legislação para mapear, definir e viabilizar os pontos de parada em todas as rodovias federais, incluindo a obrigatoriedade de construção dos equipamentos nos contratos de concessão rodoviária.

11. Garantia de estrutura nos postos de combustíveis e nos pontos de parada para atendimento de motoristas mulheres.

12. Definição de que o seguro no transporte de cargas deverá ser contratado exclusivamente pelas transportadoras. Apoio do Poder Executivo para a aprovação do PL 2.080/2015.

13. Adequação normativa para que a carga própria passe a ser fiscalizada pela ANTT.

14. Regulamentação da lei n.º 14.206/2021 (DTE), garantindo a redução dos custos burocráticos e efetivando o fim da documentação física. Não obstante, é necessário garantir a privacidade dos dados das empresas e o incentivo a multimodalidade.

TEMA:

Segurança viária.

CONTEXTO:

A segurança viária é 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 de 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 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 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.

No final de 2021, foi aprovado pelo Congresso Nacional o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar (lei n.º 14.301/2022). A nova legislação é uma das ferramentas para destravar a cabotagem no país e pode elevar, de 11% para 30%, a participação desse meio de transporte na matriz logística nacional. O projeto foi apoiado pela CNT e contou com o trabalho da entidade no seu aperfeiçoamento. Contudo ainda há muito a ser feito pelo transporte aquaviário.

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. Funcionamento dos Portos durante 24 horas por dia e em sete dias da semana.

5. Unificação dos procedimentos dos órgãos ambientais licenciadores.

6. Isenção de ICMS para o combustível utilizado nas navegações interior e de cabotagem.

7. Extinção da cobrança pelo uso de estruturas náuticas (espelho d'água).

8. Efetivação da participação dos TUPs nos Conselhos de Autoridade Portuária.

9. Realização de licitação para novos arrendamentos.

10. Revisão das poligonais dos portos organizados.

Transporte ferroviário

O transporte pelo modal 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 a maximização da eficiência das ferrovias são fundamentais para alavancar a multimodalidade no Brasil. Em 2021, o Congresso Nacional aprovou o Novo Marco Regulatório das Ferrovias (lei n.º 14.273/2021), que estabelece a possibilidade de construção de trechos ferroviários por autorização. A nova modalidade promete incentivar a construção de ao menos 64 novos trechos ferroviários, garantindo uma importante expansão da malha.

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 modal ferroviário, a falta de regulamentação, especialmente para projetos intercity, cria uma instabilidade setorial para o desenvolvimento de sistemas sobre trilhos, o que é agravado pela inexistência de uma diretriz governamental sobre os principais investimentos para o desenvolvimento do setor. A ausência de um plano demonstra a falta de prioridade do segmento de transporte e paralisa a atratividade de investimentos para o setor.

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, com a renovação da isenção das alíquotas no decreto n.º 10.638/2021.
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 responsiva.
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 MInfra.

9. Eliminação da cobrança da Encargos do Serviço de Distribuição (TUSD) para o setor metroferroviário de passageiros.

10. Promoção do financiamento sustentável do transporte público de passageiros.

11. Programa de Reestruturação do Transporte Público Urbano e de Caráter Urbano.

12. 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.

13. Regulamentação da lei n.º 14.273/2021, que estabelece o novo Marco Regulatório do Setor Ferroviário, no que tange a: (i) procedimento da devolução e desativação de trechos; (ii) criação da entidade de autorregulação; (iii) estabelecimento das diretrizes da política pública nacional de utilização dos Recursos de desenvolvimento Tecnológico e Preservação da Memória Ferroviária; (iv) atualização do decreto de regulamento dos transportes ferroviários; (v) utilização de bens da concessão como garantia de financiamentos; e (vi) previsão legal e expressa da monocondução e sua regulamentação.

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, a necessidade de investimentos, a unificação tributária e uma regulação compatível com as normas internacionais.

A pandemia atingiu diretamente as operações do setor, modificou o perfil das viagens aéreas em todo mundo e agravou a crise que afetava o setor no Brasil. Medidas econômicas que melhorem o ambiente de negócios no Brasil são fundamentais para auxiliar a retomada de viagens em 2022.

TEMA:

Transporte aéreo.

CONTEXTO:

O modal aéreo de transporte é essencial para a integração nacional e a movimentação mais rápida de pessoas e de bens, mas segue com sua competitividade limitada pela existência de legislações e normas distantes da realidade mundial. É importante mencionar os impactos da pandemia da covid-19 no setor aéreo: depois

de uma queda brusca no início da pandemia, em 2020, e de uma segunda onda em abril de 2021, a média de partidas diárias voltou a crescer mês a mês, gradualmente, a partir de maio de 2021, mas até o momento o setor não recuperou os índices de oferta de voos do período anterior à crise.

PROPOSTAS:

1. Criação de legislação específica para inibir a ação de operadores aéreos que atuam na clandestinidade.
2. Priorização de obras de infraestrutura aeroportuária, desburocratização, simplificação de normas regulamentadoras, manutenção do programa de concessões aeroportuárias e criação de um programa de incentivo fiscal para a aviação regional.
3. Aprovação com aprimoramentos da Medida Provisória nº 1.089/2021, que trata do Voo Simples.
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 IATA para concessão de aeroportos, especialmente aqueles coordenados.
6. Apoiar uma política de implantação do combustível sustentável para a aviação (SAF) no Brasil que seja viável do ponto de vista econômico, garantindo segurança e qualidade no produto comercializado e esteja alinhada às metas e compromissos de redução de emissões do setor e do país.
7. Regulamentar a legislação sobre passageiros indisciplinados para coibir essa conduta no transporte aéreo.

Poder Judiciário

Representação e defesa de interesses

Poder Judiciário

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

Tal prerrogativa tem previsão estatutária e 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 Supremo Tribunal Federal (STF), além de ajuizar ações ou participar como parte interessada em ações perante a corte constitucional. A finalidade é garantir o controle da constitucionalidade, bem como de preceitos fundamentais, de leis ou atos normativos do Poder Público em suas três esferas – federal, estadual ou municipal –, visando, sobretudo, à segurança jurídica, a qual se reflete em previsibilidade e possibilita investimentos.

A CNT poderá 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 como o que ocorre 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 da modificação de 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 para a mais recente. Em primeiro plano, estão as ações das quais a CNT é a requerente. Logo depois, estão listadas as ações das quais a Confederação participa como *amicus curiae*.

Lista de siglas e tipos e ações

ADC	<i>Ação Declaratória de Constitucionalidade</i>
ADCT	<i>Ato das Disposições Constitucionais Transitórias</i>
ADI	<i>Ação Direta de Inconstitucionalidade</i>
ADPF	<i>Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental</i>
AGU	<i>Advocacia-Geral da União</i>
ARE	<i>Recurso Extraordinário com Agravo</i>
CARF	<i>Conselho Administrativo de Recursos Fiscais</i>
CF 1988	<i>Constituição Federal de 1988</i>
CLT	<i>Consolidação das Leis Trabalhistas</i>
CNJ	<i>Conselho Nacional de Justiça</i>
EC	<i>Emenda Constitucional</i>
ICMS	<i>Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços</i>
OIT	<i>Organização Internacional do Trabalho</i>
PGR	<i>Procuradoria-Geral da República</i>
RE	<i>Recurso Extraordinário</i>
STF	<i>Supremo Tribunal Federal</i>
TST	<i>Tribunal Superior do Trabalho</i>

ADI

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

ADC

Pretende-se ver reconhecida a constitucionalidade de determinada lei ou ato normativo federal que está sendo aplicado de forma distinta pelos 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 de 1988. É utilizada para evitar ou reparar lesão resultante de ato do Poder Público sempre que não forem cabíveis ADI ou ADC. Cabe, ainda, quando for relevante, o fundamento da controvérsia constitucional sobre lei ou ato normativo federal, estadual ou municipal, bem como para questionar leis e atos anteriores à CF de 1988.

ARE

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

RE

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

ADI 2.571*Creditamento de ICMS***DESCRIÇÃO:**

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 André Mendonça.

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 ao 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:**

Excluído do calendário de julgamento pelo presidente da sessão de 15/12/2021; 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 prazo de validade de um ano dos bilhetes de passagens adquiridos no transporte rodoviário 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. Em 28 de agosto de 2021, foi apresentada petição pela CNT postulando apreciação do pedido liminar em caráter de urgência.

**RELATORIA:**

Ministro Gilmar Mendes.

ADI 5.474

Certidão negativa de débito trabalhista

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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

**REQUERENTE:**

Confederação Nacional do Transporte.

**OBJETO:**

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

**AJUIZAMENTO:**

16/2/2016.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

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 à CF de 1988, sem redução do texto, para fins de reconhecimento de seu caráter meramente orientativo.

**RELATORIA:**

Ministro Ricardo Lewandowski.

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. A referida convenção dispõe que não se admite a dispensa de empregado sem justificativa, ou seja, não se permite a dispensa sem justa causa.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Decreto n.º 2.100/1996.



AJUIZAMENTO:

10/11/2015.



SITUAÇÃO ATUAL:

O processo está concluso 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.

ADI 7.041

Regras de aproveitamento do incentivo fiscal de IRPJ relativo ao PAT

DESCRIÇÃO:

Busca declarar a inconstitucionalidade do art. 186 do decreto n.º 10.854/2021, que alterou a redação do §1º do art. 645 do decreto n.º 9.580/2018 (RIR/2018), que versa sobre as regras de aproveitamento do incentivo fiscal de Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) relativo ao Programa de Alimentação do Trabalhador (PAT), por afronta aos arts. 150, I e 150, III, b da Constituição Federal, com pedido liminar de medida cautelar pelo plenário para manter a suspensão da eficácia da norma impugnada até o julgamento final da presente ação.

TESE DEFENDIDA:

O princípio da legalidade constitucionalmente insculpido é garantia de certeza e previsibilidade na tributação, pilares da segurança jurídica. Tal andamento encontra previsão na Constituição da República, mais precisamente no art. 5º, II, dispondo que “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei”. A legalidade no aspecto material impõe que tanto o antecedente como o consequente, com todos os critérios da norma jurídica tributária, estejam determinados em lei. Esta alteração legislativa, ao limitar o valor da dedução do IRPJ em decorrência dos pagamentos feitos no âmbito do PAT, representa um aumento da carga tributária, haja vista que



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Art. 186 do decreto n.º 10.854/2021; §1º do art. 645 do decreto n.º 9.580/2018 (RIR/2018); e arts. 150, I e 150, III, b da Constituição Federal.



AJUIZAMENTO:

06/12/2021.



SITUAÇÃO ATUAL:

Publicada decisão de adoção do rito do art. 12 da Lei 9.868/1999, e determinado solicitação de informações, a serem prestadas pelo Presidente da República, no prazo de 10 (dez) dias, para em seguida, remeter os autos à AGU e ao PGR, sucessivamente, no prazo de 5 (cinco) dias, para a devida manifestação.



RELATORIA:

Ministro Alexandre de Moraes.

limita as deduções para fins de apuração do IRPJ e da CSLL e, conseqüentemente, aumenta o valor da renda tributável. Em outras palavras, a lei instituidora do benefício, aprovada pelo Poder Legislativo, em momento algum impôs qualquer limite à dedutibilidade do PAT. Portanto, não pode um ato infralegal exarado pelo Executivo limitar a dedutibilidade do incentivo fiscal, sob pena de ferir o princípio da legalidade, da hierarquia das normas, da separação dos Poderes e do devido processo legislativo.

ADI 7.059

Declara a inconstitucionalidade sobre o IPVA e sobre a vedação ao uso de veículos licenciados em outra Unidade da Federação por empresa locadora de automóvel que atua em Pernambuco

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

23/12/2021.



SITUAÇÃO ATUAL:

Publicada decisão de indeferimento ao pedido de reconsiderações quanto da análise de urgência nos períodos de recesso ou férias, com isso o processo será encaminhado ao relator da ação.



RELATORIA:

Ministro André Mendonça.

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

ADC 75

Constitucionalidade da Lei do Motorista

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

As alterações promovidas atenderam a todos os preceitos constitucionais.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

Lei n.º 13.103/2015.



AJUIZAMENTO:

01/12/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

Os autos estão conclusos ao relator para que se manifeste quanto ao 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 afastam a incidência do artigo 62, I, da CLT, condenando os empregadores ao pagamento de horas extras e horas trabalhadas em dias de descanso relativo 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 da 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 jurisprudencial do enquadramento dos motoristas profissionais na hipótese



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 20/04/2022. A PGR manifestou-se pelo não conhecimento da ação e, no mérito, pela improcedência do pedido.



RELATORIA:

Ministro Gilmar Mendes.

normativa, o afastamento do controle de jornada em atividade externa passou a ser objeto de normas 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:

Publicada decisão de suspensão do julgamento no dia 03/12/2021, por pedido de vista do Ministro Gilmar Mendes.



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 03/GCGJT, de 24/7/2018, para admitir a aplicação do instituto a partir do descumprimento da determinação judicial de impulso, desde que feita após 11/11/2017.

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

6/3/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

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 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



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 Dias Toffoli.

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 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 5322

Lei do Motorista

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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

**REQUERENTE:**

Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT).

**OBJETO:**

Lei n.º 13.103/2015.

**AJUIZAMENTO:**

20/5/2015.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Julgamento agendado para 07/04/2022.

**RELATORIA:**

Ministro Alexandre de Moraes.

**AMICUS CURIAE:**

Confederação Nacional do Transporte.

ADIs 5.826 e 5.829

Trabalho intermitente

DESCRIÇÃO:

Trabalho intermitente nas relações trabalhistas.

TESE DEFENDIDA:

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

**REQUERENTES:**

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

**OBJETO:**

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

**AJUIZAMENTO:**

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

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Os autos estão conclusos ao relator. O Senado Federal e a PGR manifestaram-se pela improcedência das ações; enquanto a AGU, pelo não conhecimento parcial e, no mérito, pela improcedência. Foi iniciado, nos dias 02 e 03 de dezembro de 2020, o julgamento da ação. Após o voto do ministro relator pela procedência da ação e dos 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 do 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 e 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.



REQUERENTE:

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



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

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



SITUAÇÃO ATUAL:

Os autos estão conclusos ao relator (ADI 5.870). O ministro Kássio Nunes Marques solicitou vista da ADI 6.069. A AGU manifestou-se pela improcedência da ação; 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 acontecer por meio de permissão, com submissão prévia a procedimento licitatório. Por se tratar de serviço público, a CF preceitua que o Poder Público deve prestar o serviço de forma direta ou por particulares mediante o respectivo procedimento licitatório que garanta a igualdade de condições aos concorrentes. As alterações legislativas promovidas possibilitam a prestação à margem do controle estatal, interferindo na qualidade do serviço, no preço das tarifas, na sustentabilidade do serviço de transporte e, conseqüentemente, no direito social ao transporte e no direito de livre locomoção.



REQUERENTE:

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



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

26/11/2019.



SITUAÇÃO ATUAL:

Os autos estão conclusos ao relator. 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 restrição excepcional e temporária de locomoção intermunicipal, violando o pacto federativo.

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTE:

Rede Sustentabilidade.



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

24/3/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

Publicado acórdão que rejeita os embargos de declaração da Requerente.



RELATORIA:

Ministro Marco Aurélio.



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



SITUAÇÃO ATUAL:

Julgamento agendado para 23/3/2022.



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 103/2019, pois prorroga-se medida já existente, portanto, não se concede novo benefício, além de existir plena pertinência temática com a MVP e com as emendas apresentadas ao PLV.



REQUERENTE:

Presidente da República.



OBJETO:

Art. 33 da lei n.º 14.020/2020.



AJUIZAMENTO:

16/12/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

Os autos estão conclusos ao relator. A PGR manifestou-se pelo reconhecimento da perda superveniente de objeto da ação devido à prorrogação da desoneração da folha de pagamentos de diversos setores até 31/12/2023, por meio da lei n.º 14.288/2021. O Relator ministro Ricardo Lewandowski julgou prejudicada a presente ação, no dia 10/2/2022.



RELATORIA:

Ministro Ricardo Lewandowski.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADC 62

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

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTE:

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



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

18/3/2019.



SITUAÇÃO ATUAL:

Os autos estão conclusos ao relator. 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:

Os autos estão conclusos ao relator. O ministro relator determinou cautelarmente a suspensão de todos os processos pendentes, individuais ou coletivos, que versem sobre o tema.



RELATORIA:

Ministro Gilmar Mendes.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

RE 999.435

Dispensa coletiva sem prévia negociação

DESCRIÇÃO:

Invalidade da decisão do TST que entendeu como 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:

26/9/2016.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando continuação do julgamento. A PGR manifestou-se pelo desprovimento do RE.



RELATORIA:

Ministro Marco Aurélio.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.



CNT / SEST SENAT / ITL



CNT / SEST SENAT / ITL