



AGENDA INSTITUCIONAL
**TRANSPORTE
E LOGÍSTICA**
2024



AGENDA INSTITUCIONAL
**TRANSPORTE
E LOGÍSTICA**
2024

CNT / SEST SENAT / ITL
— Sistema Transporte —

CNT - SEST SENAT - ITL

Presidente do Sistema CNT

Vander Costa

MODAIS

Transporte Rodoviário de Passageiros

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

Transporte Rodoviário de Cargas

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

Transporte Aquaviário de Cargas e Passageiros

Vice-Presidente da CNT: Raimundo Holanda Cavalcante Filho
Presidente da Seção: Luis Gustavo Bueno Machado

Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros

Vice-Presidente da CNT: Benony Schmitz Filho
Presidente da Seção: Joubert Fortes Flores Filho

Transporte Aéreo de Cargas e de Passageiros

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

Infraestrutura de Transporte e Logística

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

CNT - SEST SENAT - ITL

Diretor Institucional da CNT

Valter Souza

Diretor Executivo da CNT

Bruno Batista

Diretora Executiva Nacional do SEST SENAT

Nicole Goulart

Diretor Executivo do ITL

João Victor Mendes

EQUIPE TÉCNICA

Gerência do Poder Legislativo

Andrea Cavalcanti – Gerente Executiva
Amanda Tabosa
André Queiroz
Ariana Carvalho
Cristine Rolin
Victória França

Gerência do Poder Executivo

Danielle Bernardes – Gerente Executiva
Bruno Lustosa
Jason Luz
Maria Carolina Noronha

Gerência Trabalhista e Sindical

Frederico Toledo Melo – Gerente Executivo
Brunno Contarato
Marcia Almeida

Gerência de Governança e Gestão Estratégica

João Guilherme Abrahao – Gerente Executivo
Carolina Andrade
Thiago Tichetti

Assessora-Chefe da Assessoria Jurídica do SEST SENAT

Lívia Dantas

Gerente Executiva de Comunicação

Livia Cerezoli

Projeto, Editoração e Diagramação

Angel Holanda e Luiz Gustavo Gomes

ELABORAÇÃO E PRODUÇÃO

Andrea Cavalcanti
Danielle Bernardes
Frederico Toledo Melo
João Guilherme Abrahão
Jorge A. Dieb
Livia Cerezoli

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

156 p.

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

CDU 656(81)

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

Sumário



Palavra do Presidente	11
Apresentação do Sistema CNT	13
Representação e Defesa de Interesses – Poder Legislativo	14
Poder Legislativo	16
Lista de Siglas	18
Câmara dos Deputados	24
PEC 159/2007 – CIDE Verde	26
PL 1.572/2007 – Atos terroristas	27
PL 407/2011 – Proibição de penhora de depósitos bancários à vista	28
PL 3.928/2012 – Extinção da obrigatoriedade cláusula de reajuste nos contratos de concessão	29
PL 7.925/2014 – Criminalização do uso do Jammer	30
PDC 578/2016 – Franquia de bagagens	31
PL 7.063/2017 – PPPs	32
PL 9.873/2018 – Retirada de prerrogativas da ANTT	33
PL 11.057/2018 – Funset para sinalização viária	34
PDL 141/2019 – Fim da regulamentação do transporte ferroviário	35
PL 3.844/2019 – Vedação da revenda de veículos por locadoras	36
PL 6.159/2019 – Auxílio-Inclusão	37
PL 6.260/2019 – Perdimento do CNPJ	38
PL 6.461/2019 – Estatuto do Aprendiz	39
PL 148/2020 - Alterações à lei de autorização para o transporte rodoviário interestadual de passageiros	40
PL 2.863/2020 – Parcelamento de dívidas trabalhistas	41
PL 3.757/2020 – Marco Legal do Operador Logístico	42
PL 5.442/2020 (PLS 468/2017) – FNAC para ampliações da infraestrutura aeroportuária e dos serviços aéreos	43
PEC 01/2021 – PEC da Infraestrutura	44

PL 406/2021 – Marcos regulatórios: portos organizados e terminais portuários de uso privado	45
PL 1.809/2021 – Proibição de afretamento de embarcação estrangeira para navegação interior	46
PL 3.100/2021 – Parcelamento de multas do TRC	47
PL 4.392/2021 – Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas	48
PL 13/2022 – Rastreamento de animais de estimação	49
PDL 69/2022 – Fim do circuito fechado	50
PEC 25/2023 – Tarifa zero	51
PL 1.066/2023 – Instalação de cancelas automáticas	52
PL 2.924/2023 – Emissão de licença única	53
PL 4.516/2023 – Combustível do Futuro	54
Novo arcabouço legal dos portos e das instalações portuárias	55
Emenda Constitucional 132/2023 – Regulamentação da Reforma Tributária do Consumo	56
Senado Federal	57
SCD 06/2016 (PLS 135/2010) – Estatuto da segurança privada e da segurança das Instituições Financeiras	58
PL 4.997/2019 – Roubos e Furtos de Cabos	59
PL 5.544/2019 – Devolução do valor do frete	60
PL 79/2020 – Recursos para o SEST SENAT	61
PL 4.042/2020 – Faixas não edificáveis	62
PL 4.470/2020 – Transporte rodoviário remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros	63
PL 2.159/2021 – Licenciamento ambiental	64
PL 2.966/2021 – Proibição de cobrança de THC por armadores de contêineres	65
PL 3.278/2021 – Novo Marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana	66
PL 1.205/2022 – Ressarcimento da despesa com combustível do TAC pelo ETC	67
PL 3.027/2022 – Sistema Nacional de Informações de Qualidade do Ar	68
PL 5.932/2023 – Potencial energético offshore	69

Poder Executivo	70
Representação e Defesa de Interesse – Poder Executivo	71
Lista de Siglas	72
Reforma Administrativa	74
Tributação	75
Financiamento da Infraestrutura Nacional	76
Fundo de Combustíveis	77
Segurança Pública	78
Segurança Viária	79
Meio Ambiente	80
Questões Trabalhistas	81
Normas Regulamentadoras	82
Cotas para aprendizes	83
Cotas para pessoas com deficiência	84
Penhora online	85
Depósitos judiciais	86
Dano extrapatrimonial e trabalho intermitente	87
Adicional de periculosidade	88
Formas alternativas para a solução de conflitos	89
Ações Estratégicas para o Sest Senat	90
Transporte Rodoviário de Passageiros	92
Transporte Rodoviário de Cargas	94
Transporte Aquaviário	98
O transporte aquaviário tem grande capacidade de carregamento e menor custo operacional por unidade, o que o torna mais vantajoso para o transporte de grandes quantidades de cargas	99
	100

Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros	100
O transporte pelo modal ferroviário representa um importante mecanismo de crescimento e dinamização econômica em virtude da redução dos custos do transporte de mercadorias e pessoas nas grandes cidades brasileiras	101
	102
Transporte Aéreo	103
O modal aéreo oferece elevada capacidade de conectividade em uma sociedade que demanda cada vez mais agilidade na condução de suas atividades, diferenciando-se por sua rapidez, segurança, frequência e conforto	104
	105
Infraestrutura de Transporte e Logística	106
A redução do Custo Brasil e um avanço efetivo da qualidade do transporte passam necessariamente por investimentos e melhorias na infraestrutura e nos arcabouços legais do setor. Um dos pontos a serem priorizados pelo poder público é a relicitação de concessões rodoviárias devolvidas, que podem garantir um efetivo investimento privado, além da melhoria na qualidade dos trechos que serão utilizados por transportadores de cargas e passageiros	106
	107
	107
Poder Judiciário	108
Representação e Defesa de Interesses – Poder Judiciário	108
Lista de Siglas e Tipos de Ações	108
	108
Supremo Tribunal Federal – STF	109
ADI 5.474 – Certidão negativa de débitos trabalhistas	109
ADI 5.974 – BACENJUD	110
ADPF 657 – Prescrição intercorrente na Justiça do Trabalho	111
ADI 5.322 – Lei do Motorista	111
ADI 5.826 e 5.829 – Trabalho intermitente	112
ADC 62 – Requisitos para alteração, criação e revisão de jurisprudência e súmulas trabalhistas	115
REs 1317918 / 1272751 - Imunidade Recíproca na cobrança de IPTU para concessionárias que prestam serviço público	120
ADI 7.096 - Renúncia fiscal do SEST SENAT e MEI Caminhoneiro	122
ADI 7.248 - Desconto em contrato de empresas que fornecem auxílio-alimentação	125
ADI 7579 – Seguro da Carga	127
	128
Superior Tribunal De Justiça - STJ	130
Resp 1.908.497/RN - Excesso de peso	

Tribunal Superior Do Trabalho – TST	131
Processo 0000405-96.2020.5.21.0043 – Tanque superior a 200 litros	133
Processo 0000386.96.2020.5.21.0041 – Tanque superior a 200 litros	134
Seção Judiciária do Rio de Janeiro	135
Processo 5066600-40.2023.4.02.5101 - Registro patente	136
	137
	138
	139
	140
	141
	142
	143
	144
	145
	146
	147
	148
	149
	150
	151
	152
	153
	154
	156



Palavra do presidente

*CNT 70 anos -
Uma História em Movimento*

A Agenda Institucional Transporte e Logística para o exercício de 2024 leva ao conhecimento de parlamentares e associados o posicionamento do **Sistema Transporte** sobre os mais diversos temas diariamente acompanhados nos corredores de Brasília.

Construída em parceria com as nossas entidades de base, apresenta o mapeamento de temas estratégicos, fundamentais para o fortalecimento da atividade transportadora e, conseqüentemente, para o desenvolvimento do setor. Entendemos ser mais do que uma publicação: trata-se de um instrumento norteador para o trabalho do Sistema e, também, para o Brasil.

Alguns assuntos são novos; e outros, recorrentes. Como exemplo, podemos citar o pleito pelo direito de os transportadores fazerem o seguimento das cargas que transportamos, objeto de MP no fim de 2022. Em 2023, trabalhamos, com êxito, para aprová-la no Congresso e, depois, para não ser vetada. Desta vez, a temática aparece como uma ADI proposta pela CNI (Confederação Nacional da Indústria), na qual a CNT (Confederação Nacional do Transporte) pede para ser *amicus curiae*.

Convoco os leitores para uma leitura atenta do material. Colocamo-nos à disposição para dialogar acerca do nosso posicionamento e, ainda, para acrescentar outros assuntos que não foram incluídos.

Vander Costa
PRESIDENTE DO SISTEMA 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 28 federações, cinco sindicatos nacionais e 43 entidades associadas. São 164 mil empresas, que geram 2,3 milhões de empregos. Na composição do Sistema CNT, a instituição também administra o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) e o Instituto de Transporte e Logística (ITL).

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

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

Representação e defesa de interesses

Poder Legislativo

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

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

De forma organizada, o Sistema CNT desenha, junto à sua base, o transporte do futuro. O nosso principal objetivo é a desburocratização, a segurança jurídica e a efetivação de uma infraestrutura adequada para que a multimodalidade e a intermodalidade sejam uma realidade em todo o território nacional.

O ano legislativo será marcado por diversos debates importantes para o transporte e a logística brasileira. Um dos principais temas a ser tratado é a regulamentação da Emenda Constitucional nº 132/2023, que alterou o Sistema Tributário Nacional. A chamada Reforma Tributária do Consumo mudou a sistemática de tributação das empresas e precisará de legislações complementares para a sua implantação. A regulamentação impactará todos os modais e merece uma atenção especial do Sistema Transporte. Outro ponto no qual precisaremos reter nossa atenção é Revisão Legal da Exploração dos Portos e das Atividades Portuárias. Em um ano de eleições municipais o transporte deverá ser tema de diversos projetos, assim como a segurança pública e a inteligência artificial, questões ligadas a diversas das nossas atividades.

De forma clara e transparente atuaremos para o fortalecimento do setor e por sua segurança jurídica. O transporte é um direito constitucional e um serviço essencial. Portanto, é primordial que tenham seus arcabouços respeitados e que a população tenha seu atendimento assegurado.

A Agenda Institucional Transporte e Logística é um documento que aponta para os principais temas a serem tratados neste ano de 2024. Ao longo da publicação, a CNT se posicionará de forma favorável a ajustes ou de forma contrária a questões que já tramitam no Congresso Nacional ou que estejam sendo tratadas no Poder Executivo ou nos tribunais superiores.

O posicionamento do Sistema Transporte 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

quando o texto é contrário aos objetivos do transporte.



Ressalvas

quando há a necessidade de adequações na matéria.



Apoiamos

quando a proposição vai ao encontro dos interesses do transporte.





*Poder
Legislativo*

Lista de siglas

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

Câmara dos Deputados: 30 Comissões Permanentes

CASP *Comissão de Administração e Serviço Público*

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

CCTI *Comissão de Ciência, Tecnologia e Inovação*

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

CCOM *Comissão de Comunicação*

CCJC *Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania*

CCULT *Comissão de Cultura*

CDC *Comissão de Defesa do Consumidor*

CMULHER *Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher*

CIDOSO *Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa*

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

CDE *Comissão de Desenvolvimento Econômico*

CDU *Comissão de Desenvolvimento Urbano*

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

Câmara dos Deputados: 30 Comissões Permanentes

CE *Comissão de Educação*

CESPO *Comissão do Esporte*

CFT *Comissão de Finanças e Tributação*

CFFC *Comissão de Fiscalização Financeira e Controle*

CICS *Comissão de Indústria, Comércio e Serviços*

CINDRE *Comissão de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional*

CLP *Comissão de Legislação Participativa*

CMADS *Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável*

CME *Comissão de Minas e Energia*

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

CREDN *Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional*

CSAUDE *Comissão de Saúde*

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

CTRAB *Comissão de Trabalho*

CTUR *Comissão de Turismo*

CVT *Comissão de Viação e Transportes*

Senado Federal: 18 Comissões Permanentes

CAE *Comissão de Assuntos Econômicos*

CAS *Comissão de Assuntos Sociais*

CCDD *Comissão de Comunicação e Direito Digital*

CCJ *Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania*

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

CDD *Comissão de Defesa da Democracia*

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*

CESP *Comissão de 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*

Senado Federal: 18 Comissões Permanentes

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

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

CCAI Comissão Mista de Controle das Atividades de Inteligência

CMCVM Comissão Permanente Mista de Combate à Violência contra a Mulher

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

CMMC Comissão Mista Permanente sobre Mudanças Climáticas

CMCF Comissão Mista de Consolidação da Legislação Federal

CMMIR Comissão Mista Permanente sobre Migrações Internacionais e Refugiados

CPCMS Representação Brasileira no Parlamento do Mercosul

CMO Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Tipos de proposições

PEC *Proposta de Emenda à Constituição*

PLP *Projeto de Lei Complementar*

PL *Projeto de Lei*

PLS *Projeto de Lei do Senado*

PLC *Projeto de Lei da Câmara dos Deputados*

PLN *Projeto de Lei – Congresso Nacional*

MPV *Medida Provisória*

PLV *Projeto de Lei de Conversão*

PDL *Projeto de Decreto Legislativo*

PFC *Proposta de Fiscalização e Controle*

PRC *Projeto de Resolução*

REQ *Requerimento*

RIC *Requerimento de Informação*

MSC *Mensagem*

INC *Indicação*

VTS *Voto em Separado*





*Câmara dos
Deputados*



PEC 159/2007

CIDE Verde

POSICIONAMENTO

A aprovação da PEC viabilizará uma importante alternativa para o custeio dos serviços de transporte público coletivo, pois estabelece a autorização para os Municípios e o Distrito Federal de criarem uma contribuição incidente sobre a gasolina, etanol e gás natural, visando custear parte das despesas dos serviços de transporte público coletivo urbano, e assim, permitindo uma redução do valor da tarifa paga pelos usuários desse serviço.



AUTOR:

Deputado federal Assis do Couto (PT/PR).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CCJC; CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

Pela aprovação do parecer da Comissão Especial.



PL 1.572/2007

Atos terroristas

POSICIONAMENTO

No transporte urbano de passageiros por ônibus, a violência tem levado à perda de vidas e a incalculáveis prejuízos sociais e econômicos. Mesmo sendo um direito social, o transporte público sofre com a insensatez de quem acredita que a violência e a destruição de coletivos são formas aceitáveis de manifestação. O primeiro registro de incêndio proposital de ônibus urbanos no Brasil aconteceu no Rio de Janeiro, durante protestos realizados em 1987. Segundo dados da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU), nos últimos cinco anos, um ônibus foi incendiado a cada dois dias no Brasil, em média.

O documento aponta que, até abril de 2022, foram incendiados de forma criminosa 4.674 ônibus no país. Os números apontam para enormes prejuízos à economia do país, assim como para uma grave problemática social. Com os veículos incendiados mais de 1,6 milhões de pessoas deixaram de ser transportadas, além das vidas perdidas e de pessoas gravemente feridas durante os atos de vandalismo. O cenário exige o compromisso pelo desenvolvimento de políticas públicas e alterações legislativas que garantam o aumento da segurança nas rodovias e cidades brasileiras de forma a coibir o crescente número da insegurança pública no transporte de passageiros. Nesse sentido, é imprescindível que as penas para o crime de incêndio de veículos de transporte público sejam agravadas.



AUTOR:

Senador Eduardo Azeredo (PSDB/MG).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CSPCCO; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

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



PL 407/2011

Proibição de penhora de depósitos bancários à vista

POSICIONAMENTO

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

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



AUTOR:

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



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CFT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CFT.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 407/2011.



PL 3.928/2012

Extinção da obrigatoriedade de cláusula de reajuste nos contratos de concessão

POSICIONAMENTO

Ao apresentar a proposição, o nobre deputado Hugo Motta argumenta que o cenário de estabilidade econômica e de baixos índices inflacionários viabilizam a extinção das cláusulas de reajustes de tarifas. A proposição datada do ano de 2012 não reflete de forma alguma a atual situação econômica do país, o qual busca restabelecer sua economia, mas que ainda sofre com as crises financeiras internas e externas que refletem no cenário nacional. É importante ressaltar que a cláusula de reajuste se faz necessária na lógica contratual, principalmente por prever a estabilização do contrato à luz do aumento dos preços decorrentes da inflação. Trata-se de uma adequação periódica da equação econômico-financeira dos contratos de concessão à realidade de preços de determinado período. Esse mecanismo, portanto, garante o equilíbrio contratual na mesma medida dos índices inflacionários, para que não haja prejuízo econômico-financeiro para as partes, mantendo-se fidedigno aquilo inicialmente pactuado. Assim, atrelado ao índice fixado no contrato (em regra, o IPCA), o reajuste terá a função de, para mais ou para menos, equivaler, em termos econômico-financeiros, com base na inflação, a relação contratual originalmente concebida.

A Confederação apoia a rejeição da matéria por entender que a proposição está em descompasso com a realidade econômica brasileira que impõe a previsão de mecanismos destinados a mitigar os efeitos das alternâncias econômicas que afetam os contratos de concessão.



AUTOR:

Deputado federal Hugo Motta (REPUBLICANOS/PB).



EMENTA:

Dispõe sobre a extinção da obrigatoriedade de que contratos de concessão contenham cláusula de reajuste de tarifas e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CASP; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando deliberação na CASP.



RELATOR NA CFT:

Deputado federal Professor Paulo Fernando (REPUBLIC-DF) (é suplente, está fora de exercício).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 3.928/2012.



PL 7.925/2014

Criminalização do uso do Jammer

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado federal Carlos Bezerra (MDB/MT).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 7.925/2014.



PDC 578/2016 *Franquia de bagagens*

POSICIONAMENTO

A atual regulamentação da Anac, alinhada às melhores práticas internacionais, permitiu a implantação de uma nova classe tarifária, que, diferentemente da anterior, permite a venda de bilhetes sem uma franquia obrigatória de bagagem.

A revogação da regra em vigor significaria o retrocesso à situação anterior de injustiça tarifária: o passageiro que carrega apenas bagagem de mão – cerca de dois terços do total de viajantes – arca com os custos gerados por aqueles que despacham gratuitamente a sua bagagem.



AUTOR:

Senador Humberto Costa (PT/PE).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CDC, CVT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para a pauta na CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado federal Duda Ramos (MDB/RR).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PDC 578/2016.



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 9.873/2018

Retirada de prerrogativas da ANTT

POSICIONAMENTO

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

**AUTOR:**

Deputado federal Hugo Leal (PSD/RJ).

**EMENTA:**

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

**TRAMITAÇÃO:**

CASP; CVT; CCJC.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando a designação de relator na CTRAB.

**PROPOSTA:**

Rejeição e arquivamento do PL 9.873/2018.



PL 11.057/2018

*Funset para
sinalização viária*

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado federal Hugo Leal (PSD/RJ).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

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



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.

PROPOSTA:

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



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. O decreto é o garantidor de direitos dos usuários e também dos cidadãos que convivem com as ferrovias no perímetro urbano. Nesse sentido, sua revogação é extremamente prejudicial.



AUTOR:

Deputado federal Elias Vaz (PSB/GO).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJC.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PDL 141/2019.



PL 3.844/2019

Vedação da revenda de veículos por locadoras

POSICIONAMENTO

Ao contrário do que foi apresentado na justificativa do projeto, não há que se falar em qualquer isenção de impostos na venda de veículos diretamente da montadora ao consumidor final, ou seja, a venda direta a empresas locadoras e demais frotistas sofre tributação normal tanto do ICMS quanto do IPI. Segundo dados do Anuário Brasileiro do Setor de Locação de Veículos de 2023, o setor de locação de veículos foi responsável, em 2022, pelo faturamento bruto e mais de R\$ 36,8 bilhões e pela arrecadação de mais de R\$ 22,5 bilhões em tributos no Brasil.

Outra premissa equivocada do referido PL é a suposta “falta de regulamentação” das vendas dos automóveis adquiridos por venda direta. Ao contrário, para a aquisição por venda direta, os frotistas devem necessariamente usar os veículos em sua atividade social. Ou seja, a atual legislação já proíbe a aquisição por venda direta com o intuito de comercialização, sendo que abusos e descumprimentos devem ser punidos.

Dobrar o prazo de renovação da frota das empresas locadoras resultará em imediata e drástica redução da parcela de veículos adquiridos anualmente, reduzindo consideravelmente os valores de ICMS arrecadados pelos estados brasileiros e tributos federais arrecadados pela União nessas operações.



AUTOR:

Deputado federal Mário Heringer (PDT/MG).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CDE; CICS; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CDC.



RELATOR NA CDC:

Deputado federal Vinicius Carvalho (REPUBLICANOS/SP).

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do projeto.

IMPORTANTE:

Em caso de aprovação de um substitutivo é primordial que o texto possibilite a venda do veículo após 12 meses de sua aquisição por venda direta. Caso a venda ocorra antes desse prazo a mesma implicará no recolhimento ICMS, conforme entendimento já estabelecido pelo Convênio Confaz nº 64/2006 e pelo Tema nº 1012, do STF.



PL 4.997/2019

Roubos e Furtos de Cabos

POSICIONAMENTO

Os sistemas de trens e metrô são uma parte crucial para o transporte público, proporcionando uma complementação eficiente e acessível de deslocamento para a população das cidades brasileiras. No entanto, o aumento do roubo de cabos dos sistemas metroferroviários se tornou uma preocupação crescente. Os furtos e roubos afetam diretamente a operação dos veículos, causando interrupção de circulação de trens, atrasos e cancelamentos de viagens, além de prejuízos operacionais e financeiros e risco de desastre ferroviário. As ações criminosas impactam diretamente o direito fundamental ao transporte de milhares de pessoas. Os atos são estimulados principalmente pelo alto valor do cobre, pela ausência de uma política de segurança pública efetiva e, ainda, em razão da aplicação de penas leves para estes tipos de crime, o que gera uma sensação de impunidade. Na prática, o que se observa é um alto índice de reincidência nos crimes de furtos de cabos. A legislação penal atual, nesse contexto, carece de ajustes, mas não apenas em relação àqueles que efetivamente são agentes dos crimes de furto, roubo de cabos ou vandalismo. É essencial que se crie mecanismos mais eficazes para desestimular quem atua na outra ponta, ou seja, na receptação da "mercadoria" furtada ou roubada e posteriormente comercializada.

PROPOSTA:

Aprovação do PL 4.997/2019.



AUTOR:

Senador Lucas Barreto (PSD/AP).



EMENTA:

Altera o Decreto-Lei nº 2.848 de 1940 (Código Penal), para aumentar as penas cominadas ao furto, roubo e receptação de fios, cabos ou equipamentos utilizados para fornecimento ou transmissão de energia elétrica ou de telefonia ou para transferência de dados, e as cominadas à interrupção ou perturbação de serviço telegráfico, telefônico, informático, telemático ou de informação de utilidade pública, na situação que especifica, e a Lei nº 9.472 de 1997 (Lei Geral de Telecomunicações), para estabelecer que os detentores de concessão, permissão ou autorização de serviço de uso de radiofrequência e de exploração de satélite que utilizarem em suas atividades fios, cabos ou equipamentos de telefonia ou transferência de dados que saibam ou devam saber ser produto de crime ficarão sujeitos às sanções administrativas e penais que especifica, e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 5.845/2016 - CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado federal Felipe Francischini (UNIÃO-PR).



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



TRAMITAÇÃO:

CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a constituição de CESP.

PROPOSTA:

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



PL 6.260/2019

Perdimento do CNPJ

POSICIONAMENTO

No ano de 2022, foram registrados 13.089 mil casos de roubos de cargas no Brasil, com prejuízo em torno de R\$ 1,2 bilhão. A região Sudeste continuou concentrando o maior número de casos, representando 85,18% das ocorrências, seguida pelas regiões Sul (6,12%), Nordeste (4,66%), Centro-Oeste (2,81%) e Norte (1,23%). Só no primeiro semestre do ano de 23023 as incidências de roubos aumentaram 22,3%. Os dados apresentados pela Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) demonstram um grave problema que precisa de uma solução imediata. 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 riscos 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. Para tanto, é fundamental aumentar a pena do crime de receptação qualificada e prever, como efeito da condenação, o cancelamento no CNPJ, quando esta permitir, facilitar ou ocultar o crime de receptação.



PROPOSTA:

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



AUTOR:

Deputado Federal Diego Andrade (PSD/MG).



EMENTA:

Altera o decreto-lei n.º 2.848, de 7 de dezembro de 1940, a fim de aumentar a pena do crime de receptação qualificada e prever, como efeito da condenação, o cancelamento no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), quando esta for constituída para permitir, facilitar ou ocultar o crime de receptação.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 770/2015 – CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJC.

IMPORTANTE:

Também tramita, na Câmara dos Deputados, o PL n.º 8.455/2017 que objetiva o agravamento penal dos crimes no segmento de combustíveis.

O texto já aprovado pelo Senado Federal propõe artigo para estabelecer como condenação a interdição do estabelecimento pelo dobro do prazo da pena aplicada, quando comercializarem cargas roubadas.

O Sistema Transporte também apoia a provação da matéria.



PL 6.461/2019

Estatuto do Aprendiz

POSICIONAMENTO

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



AUTORES:

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



EMENTA:

Institui o Estatuto do Aprendiz e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para a pauta no Plenário.



RELATORA NO PLENÁRIO:

Deputada Federal Flávia Moraes (PDT/GO).

PROPOSTA:

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





PL 148/2020

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

POSICIONAMENTO

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

Com o objetivo de regulamentar a norma, de forma ampla e participativa, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou audiências públicas e coletou contribuições das entidades de representação e da sociedade civil. A Regulamentação do Marco Regulatório do TRIP foi publicada em dezembro de 2023 e passou a vigorar em 01/2/2024. Nesse contexto, para uma empresa de ônibus receber uma autorização ou concessão, é preciso que ela atenda a uma série de requisitos relacionados à capacidade técnica, operacional e econômica, à segurança e à acessibilidade. Isso garante a prestação de serviço, com frequência mínima, regularidade, passagem com validade de um ano, assegurando gratuidades e descontos previstos em lei para idosos, deficientes, jovens carentes, estudantes, entre outros.

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



AUTOR:

Deputado federal Abou Anni (PSL/SP).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para a pauta na CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado federal Mauricio Marcon (PODE/RS).

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 148/2020 e dos seus apensos (PL 4.497/2020; .; PL 4.664/2020; PL 5.400/2020; PL 5.572/2020; PL 744/2022).



PL 2.863/2020

Parcelamento de dívidas trabalhistas

POSICIONAMENTO

Mesmo com o fim da pandemia as empresas ainda se recuperam do impacto econômico e social provocado pelo SARS-CoV-2. Em um processo de retoma de seus negócios e na busca por sanar os problemas financeiros gerados pela paralização das atividades, os empresários desejam quitar suas dívidas tributárias e trabalhistas, acabando assim com os passivos hoje existentes. Para tanto, é fundamental que o Poder Público tenha um olhar cuidadoso para os reflexos econômicos e na saúde financeira das empresas gerados pela pandemia e pelo período necessário para sua recuperação. 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. Mesmo com a volta a normalidade para muitas empresas ainda não foi possível retomar os antigos patamares e reerguer totalmente seus negócios.

PROPOSTA:

Aprovação do PL 2.863/2020.



AUTOR:

Deputado federal Laércio Oliveira (PP/SE).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CTRAB; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CTRAB.

IMPORTANTE:

O Sistema Transporte também apoia a aprovação do PL 4.552/2020, em tramitação na Comissão de Infraestrutura do Senado Federal, o projeto insere artigo nas Disposições Finais e Transitórias da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para permitir, nas condições que especifica, o parcelamento de dívidas trabalhistas em execução judicial, em função dos problemas causados pela emergência de importância internacional decorrente do coronavírus (Covid-19), de que trata a Lei 13.979, de 6 de fevereiro de 2020. A matéria aguarda apresentação de parecer pelo relator, senador Alessandro Vieira (MDB/SE).



PL 3.757/2020

Marco Legal do Operador Logístico

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado federal Hugo Leal (PSD/RJ).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CVT; CDE; CICS; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CICS.



PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que respeite as regras estabelecidas pela Lei nº 11.442/2007.



PL 5.442/2020 (PLS 468/2017)

FNAC para ampliações da infraestrutura aeroportuária e dos serviços aéreos

POSICIONAMENTO

O projeto permite o uso dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) como garantia de empréstimos aos prestadores de serviços aéreos regulares. A proposição é importante visto que as empresas aéreas possuem poucos ativos que podem oferecer como garantia ao setor financeiro, tendo em vista que o principal ativo, as aeronaves, não são de propriedade delas, visto que são utilizadas via contratos de leasing. Atualmente, as empresas aéreas regulares brasileiras acumulam prejuízo superior a R\$ 40 bilhões de reais, resultado este que foi acelerado negativamente pela pandemia da Covid-19. Os constantes resultados negativos nos balanços das empresas, alinhado a uma pressão de custos ocasionado, destacadamente, pela alta do dólar e do querosene de aviação, têm comprometido o fluxo de caixa das companhias aéreas, o investimento em novas aeronaves.

Dessa forma, a aprovação o PL 5.442/2020, permitirá às empresas retomarem sua capacidade de investimento. É importante destacar que a proposição não propõe a retirada de recursos públicos do Governo Federal, mas a utilização dos recursos como garantia para que o setor possa acessar os empréstimos no mercado financeiro.



AUTOR:

Senador Dalirio Beber (PSDB/SC).



EMENTA:

Altera a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011, para dispor sobre a aplicação dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) na cobertura de custos de desapropriações de áreas destinadas a ampliações da infraestrutura aeroportuária e aeronáutica civil.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CFT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no plenário.



PROPOSTA:

Aprovação do projeto de lei, nos termos do texto deliberado pela CFT.



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. Mesmo com os aportes do poder público em 2023 os investimentos em infraestrutura ainda são insuficientes para as necessidades do setor. A 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 transporte sejam reinvestidos no próprio setor. O texto possibilitará obras de infraestrutura em áreas mais carentes e que tenham sido preteridas anteriormente.



AUTORES:

Senador Wellington Fagundes (PL/MT) e outros.



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CCJC; CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta na CCJC.



RELATORA NA CCJC:

Deputada federal Laura Carneiro (PSD/RJ).



PROPOSTA:

Aprovação da PEC 01/2021.



PL 406/2021

Marcos regulatórios: portos organizados e terminais portuários de uso privado

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado federal Carlos Bezerra (MDB/MT).



EMENTA:

Altera a lei n.º 12.815, de 2013, e a lei n.º 10.233, de 2001, para dispor a respeito da integração de portos organizados e terminais portuários de uso privado ao sistema nacional de vias terrestres.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CFT; e CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CVT.

PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo que aprimore a proposição, atualizando as diretrizes do setor portuário, incentivando a multimodalidade e aprimorando as competências do Poder Concedente frente aos concessionários, arrendatários e autorizatários de portos e terminais portuários.



PL 1.809/2021

Proibição de afretamento de embarcação estrangeira para navegação interior

POSICIONAMENTO

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



PROPOSTA:

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



AUTOR:

Deputado federal Paulo Vicente Caleffi (PSD/RS).



EMENTA:

Altera a lei n.º 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, a fim de vedar o afretamento de embarcação estrangeira por empresa brasileira de navegação para operar na navegação interior de percurso nacional.



TRAMITAÇÃO:

Apensada ao PL 4.101/2020 - CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJC.

IMPORTANTE:

Tramita no Senado Federal o PL3.221/2019, que altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, para reduzir os custos das empresas de navegação brasileiras. A matéria está sob a relatoria do senador Alessandro Vieira (MDB/SE) na CI. A CNT é contrária a matéria que fere os princípios constitucionais de preferência a bandeira brasileira, além de ser um potencial ameaça a vida das espécies da fauna e flora marinha e fluvial do país.



PL 3.100/2021

Parcelamento de multas do TRC

POSICIONAMENTO

O decreto n.º 10.282, de 20 de março de 2020, reconheceu o transporte rodoviário de cargas como atividade essencial para o país, contudo, a carga tributária do setor é pesada e contribuiu para encarecimento da prestação do serviço. A proposição apresentada durante o período da pandemia é uma possível solução para a quitação de débitos gerados em um período delgado economicamente para todo o setor produtivo. Os desafios econômicos enfrentados pelas empresas e pelos profissionais autônomos durante e após o fim da crise do Covid-19 tem colocado à prova a capacidade de manutenção de negócios e de milhares de empregos gerados. O Brasil é um país que transporta suas cargas por via terrestre, especialmente pelo modal rodoviário. Nesse contexto, é preciso um olhar cuidadoso para que as empresas, que possuem passivos, possam regularizar a situação tributária dos seus negócios e seguir prestando seus serviços ao país.

PROPOSTA:

Aprovação de um substitutivo com aprimoramentos ao texto para que possibilite a inclusão dos débitos de todo o período pandêmico, redução da porcentagem a ser paga no ato da negociação para 10%. Tal medida permitirá que mais empresas possam participar do programa, além da necessidade de ajustas nomenclaturas para deixar expresso no texto a possibilidade da aderência ao programa por profissionais autônomos do transporte rodoviário de cargas, cooperativas de transporte e empresas de transporte rodoviário de cargas e suas atividades auxiliares. Por fim, é importante que as empresas de transporte rodoviário de passageiros possam aderir ao programa, visto o auto impacto do COVID em seus negócios.



AUTOR:

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



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CVT; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CFT.



RELATOR NA CFT:

Deputado federal Cobalchini (MDB/SC).



PL 4.392/2021

Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas

POSICIONAMENTO

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



AUTORES:

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



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

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



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



RELATOR NO PLENÁRIO:

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



PROPOSTA:

Aprovação do PL 4.392/2021.



PL 13/2022

Rastreamento de animais de estimação

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado federal Paulo Vicente Caleffi (PSD/RS).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

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



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.

PROPOSTA:

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



PDL 69/2022

Fim do circuito fechado

POSICIONAMENTO

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

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

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

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



AUTORES:

Deputado federal Márcio Labre (PL/RJ).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado federal Arthur Oliveira Maia (UNIÃO/BA).

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PDL 69/2022.

IMPORTANTE:

Também tramita, na Câmara dos Deputados, o PDL 494/2020 que susta efeitos dos incisos XI e XXX do art. 3º e do caput e dos §§ 1º e 5º do art. 36 do Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências. A proposição também pretende eliminar a obrigatoriedade do circuito fechado. A CNT é contrária ao PDL e apoia sua rejeição. O PDL 494/2020, aguarda parecer do relator, deputado Arthur Oliveira Maia (UNIÃO/BA), na CCJC da Câmara dos Deputados.



PEC 25/2023

Tarifa zero

POSICIONAMENTO

A criação do Sistema Único de mobilidade (SUM) obrigará a atuação conjunta dos governos federal, estadual e municipal no planejamento e no financiamento dos serviços de transporte público coletivo nas cidades. O Sistema é fundamental para garantir o direito social ao transporte (art. 6 da Constituição Federal), além de auxiliar na prestação de um serviço essencial para a sociedade brasileira (art. 30 da Constituição Federal).



AUTOR:

Deputada federal Luiza Erundina (PSOL/SP).



EMENTA:

Acrescenta o Capítulo IX ao Título VIII para oferecer diretrizes sobre o direito social ao transporte previsto no art. 6º e sobre o Sistema único de Mobilidade e autoriza a União, Distrito Federal e Municípios a instituírem contribuição pelo uso do sistema viário, destinada ao custeio do transporte público coletivo urbano.



TRAMITAÇÃO:

CCJC; Comissão Especial; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando deliberação na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Dep. Kiko Celeguim (PT-SP).



PROPOSTA:

Aprovação da PEC 25/2023.



PL 1.066/2023

Instalação de cancelas automáticas

POSICIONAMENTO

A CNT é uma entidade que prima pela segurança do transporte, seja das pessoas que operam o transporte, sejam das que utilizam o serviço ou vivem em regiões de fluxo de transporte. Nesse contexto, é salutar a observância aos aspectos de segurança inerentes às Passagens em Nível (PN). Contudo, é preciso observar as características próprias de cada veículo, ferroviário e rodoviário. As passagens em nível se tornam pontos sensíveis e de possibilidade de ocorrência de acidentes, o que causa grande preocupação para as concessionárias do transporte ferroviário. Os acidentes ferroviários acontecem motivados principalmente por interferências de terceiros ao transporte ferroviário, seja por vandalismo ou desobediência das leis de trânsito, além do desconhecimento das características operacionais de um trem, seu tamanho e sua grande inércia, o que demanda grande tempo e distância para sua parada, após a aplicação dos freios. O arcabouço legal existente contempla todos os aspectos necessários para a segurança e a sinalização em cruzamentos rodoferrovários. Os aspectos técnicos estão definidos tanto no Código de Trânsito Brasileiro, no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito publicado pelo CONTRAN, como em normas técnicas da ABNT e nas regras dos contratos de concessão ferroviária e resoluções estabelecidas pela ANTT. Portanto, a definição do tipo de sinalização e equipamentos a serem implantados nas passagens em nível são determinados somente após o pleno atendimento a todas as referidas normas que indicam os procedimentos técnicos a serem adotados para a definição do tipo de sinalização compatível com a circulação de cada local.

O projeto estabelece que a velocidade máxima permitida para uma composição ferroviária em zonas urbanas em passagens de nível é 15 km/h. Para evitar riscos, a diminuição da velocidade teria que ser feita durante todo o trecho ferroviário, uma vez que um trem não consegue mudar sua velocidade tão rapidamente como um veículo rodoviário e variações bruscas de velocidade podem

aumentar o risco de descarrilamentos. Dentro das cidades, a redução da velocidade das composições ferroviárias aumenta o tempo necessário para a transposição das passagens em nível pelos trens, aumentando significativamente os problemas de mobilidade urbana. Assim sendo, o fortalecimento das ferramentas de fiscalização e controle de tráfego rodoviário das vias urbanas (multas, implantação de radares e sistemas de vídeo monitoramento) são formas comprovadamente mais eficazes de modificar o comportamento dos condutores, que são o componente mais importante para garantir a segurança no trânsito.

**AUTOR:**

Deputado federal Beto Preto (PSD/PR).

**EMENTA:**

Altera a Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021 - Lei das Ferrovias, para estabelecer a obrigatoriedade de instalação de cancelas automáticas e dá outras providências.

**TRAMITAÇÃO:**

CVT; CFT; CCJC.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguardando parecer do relator na CVT.

**RELATOR NA CVT:**

Deputado federal Gutemberg Reis (MDB-RJ).

**PROPOSTA:**

Rejeição do PL 1.066/2023 e de seus pensados.



PL 2.924/2023

Emissão de licença única

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado federal Pedro Westphalen (PP/RS).



EMENTA:

Altera a lei nº 6.938, de 31 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:

CVT; CMADS; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de relator na CVT.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 2.924/2023.



PL 4.516/2023

Combustível do Futuro

POSICIONAMENTO

Com o objetivo de estabelecer uma nova política para o consumo de combustíveis limpos o Poder Executivo apresentou o projeto que prevê fixação de percentual mínimo de diesel verde e regras para captura de CO². Contudo, a matéria não estabelece um cuidado com o consumidor dessas novas matrizes ou de matrizes já existentes como a do biodiesel.

Hoje, o setor de transporte enfrenta em sua atividade, problemas técnicos operacionais oriundos da qualidade do biodiesel. Os parâmetros do Diesel B, que é o produto que chega ao consumidor, são os mais críticos e devem estar entre as prioridades de monitoramento da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Grande parte do problema na degradação do biodiesel ocorre no seu envelhecimento, quando ele é distribuído para longas cadeias, envolvendo distâncias que superam 1.000 km.

Devido ao seu componente orgânico na mistura, a oscilação de temperaturas no país, o produto tem gerado problemas e prejuízos a cadeia de transporte. O produto, criado para levar um combustível mais limpo para a cadeia de consumo tem gerado efeito contrário, elevando o consumo de combustível e gerando mais impacto ao meio ambiente. O aumento da mistura do biodiesel ao diesel sem a devida verificação laboratorial e de testagens prévias em pode inviabilizar a operação do transporte brasileiro.

PROPOSTA:

Aprovação de um texto que estabeleça o Sistema de Informação da Qualidade do Diesel B e controle da qualidade dos combustíveis do ciclo diesel. Não podendo haver aumento da mistura do biodiesel sem os devidos testes laboratoriais e mecânicos, sendo necessária a homologação final do aumento do percentual pela Agência Nacional de Petróleo. Mandato único para os combustíveis verdes. Suspensão do aumento da adição do biodiesel no caso de denúncias recorrentes e sistêmicas do distribuidor ou do usuário, sendo necessária uma reavaliação da mistura. Manutenção do percentual da mistura em 10% até a devida comprovação de não impacto ambiental e de qualidade do produto nos veículos e equipamentos.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Dispõe sobre a promoção da mobilidade sustentável de baixo carbono, o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação, o Programa Nacional de Diesel Verde e o marco legal da captura e da estocagem geológica de dióxido de carbono.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 528/2020 – Plenário. Urgência de Plenário aprovada em 12/12/2023.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para a pauta do Plenário.



RELATOR NO PLENÁRIO:

Dep. Arnaldo Jardim (CIDADANIA/SP).

IMPORTANTE:

A CNT se posiciona contrária aos projetos 4.196/2023 e 528/2020 que tramitam em conjunto ao PL do Combustível do Futuro.

Novo arcabouço legal dos portos e das instalações portuárias

No final de 2023, o presidente da Câmara dos Deputados, Deputado federal Arthur Lira (PP/AL), criou uma comissão composta por juristas com a finalidade de debater uma proposta de revisão do arcabouço legal que regula a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias brasileiras.

A comissão terá o prazo de 180 dias para concluir os trabalhos e encaminhar a presidência da Câmara dos Deputados o relatório final dos estudos e a proposta legislativa elaborada pelo colegiado. O tema é de extrema importância para o transporte e a logística do país. Nesse sentido, se faz necessária a efetiva participação do setor transportador nos debates que serão realizados pelo colegiado. Para uma revisão da norma efetiva e que traga melhorias para a logística brasileira é fundamental que os operadores de portos e instalações portuárias e os usuários dos serviços prestados sejam ouvidos.

**COLEGIADO:**

Comissão de juristas para revisão legal da exploração de portos e instalações portuárias.

**SITUAÇÃO ATUAL:**

Aguarda instalação.

**PRESIDENTE:**

Ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Douglas Alencar Rodrigues.

**RELATOR:**

Desembargador (do Tribunal Regional do Trabalho do Estado de São Paulo), Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira.

**PROPOSTA:**

Participação efetiva do setor de transporte e logística na revisão da norma.

Emenda Constitucional 132/2023

Regulamentação da Reforma Tributária do Consumo.

Em 20 de dezembro de 2023 o Congresso Nacional promulgou a Emenda Constitucional nº 132/2023, que alterou o Sistema Tributário Nacional. A chamada Reforma Tributária do Consumo mudou a sistemática de tributação das empresas e precisará de legislações complementares para a sua implantação. A regulamentação impactará todos os modais e merece uma atenção especial do Sistema Transporte. Nesse contexto, a CNT atuará junto ao Poder Executivo Federal e ao Congresso Nacional para a construção de uma regulamentação justa que garanta as previsões constitucionais e que não gere aumento de carga tributária para o setor.

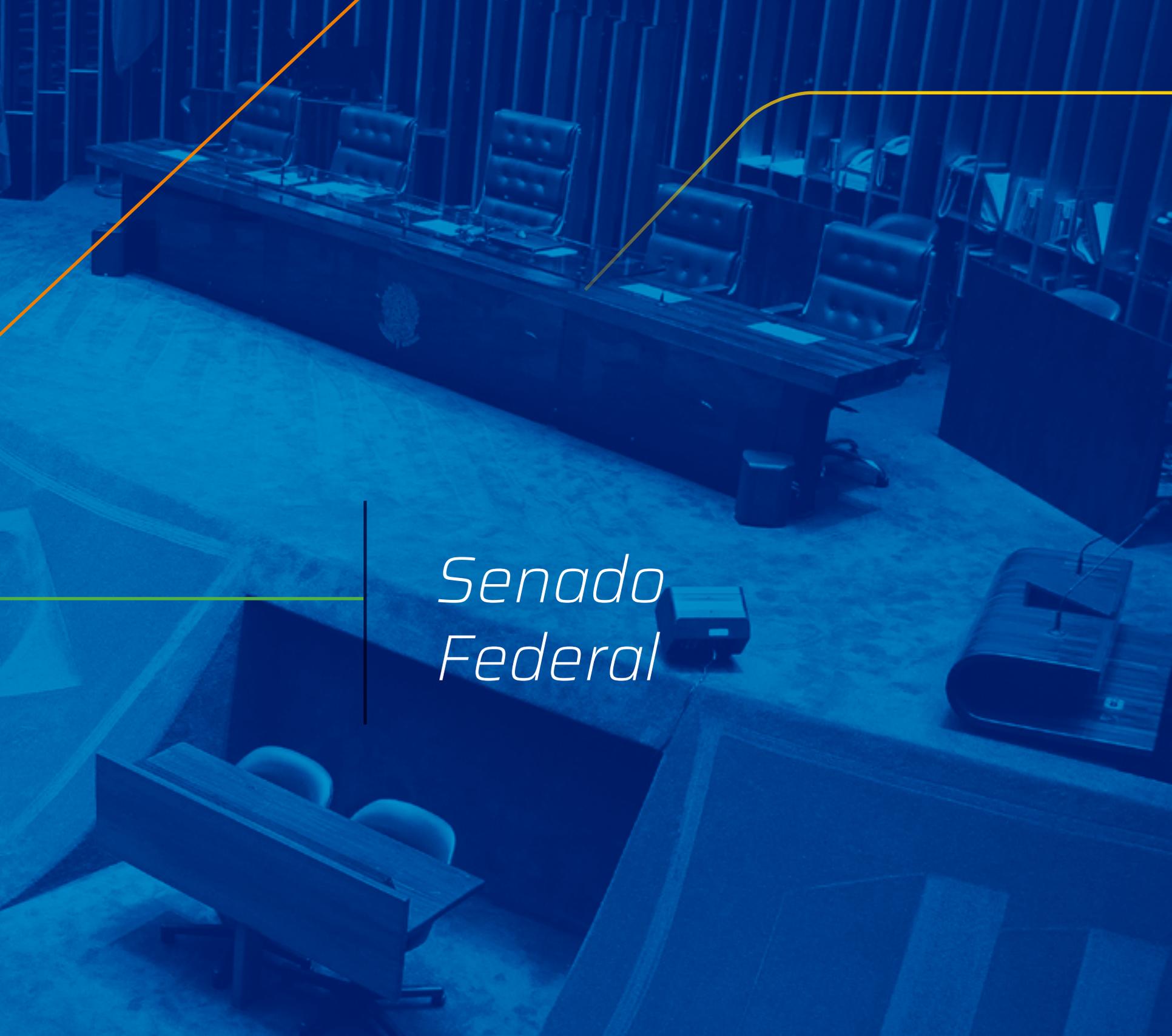
**LOCAL:**

Câmara dos Deputados e Senado Federal.

**PROPOSTA:**

Participação efetiva do setor de transporte na regulamentação dos pontos que impactam o transporte e a logística brasileira.





*Senado
Federal*



SCD 06/2016 (PLS 135/2010)

Estatuto da segurança privada e da segurança das Instituições Financeiras

POSICIONAMENTO

O texto atualiza o diploma legal que rege o a segurança privada no país. A legislação em vigor é do ano de 1983, estando severamente defasada e desatualizada com a realidade do segmento. Visto os avanços tecnológicos e de aprimoramento da segurança privada no Brasil e no mundo a atualização da norma é fundamental para que se possa utilizar as melhores práticas na segurança das cargas transportadas por todo território nacional. Hoje um dos principais fatores de encarecimento do gerenciamento de risco é a falta de segurança, visto o elevado número de ações de cerimoniosos para o roubo de cargas praticada não apenas nas rodovias, mas também nos rios, portos e malhas ferroviárias. Outro importante avanço estabelecido pelo Estatuto da Segurança Privada é a definição do segmento de transporte de valores, setor que presta importante serviço ao país. Nesse sentido, a CNT apoia a aprovação na forma do texto da CAS, visto que o mesmo estabelece as atualizações que são fundamentais para a modernização do segmento, tornando a atividade mais segura e eficiente.



AUTOR:

Senador Marcelo Crivella (REPUBLICANOS/RJ).



EMENTA:

Institui o Estatuto da Segurança Privada e da Segurança das Instituições Financeiras; altera as Leis nºs 10.826, de 22 de dezembro de 2003, 10.446, de 8 de maio de 2002, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, e o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal; revoga as Leis nºs 7.102, de 20 de junho de 1983, e 8.863, de 28 de março de 1994, e dispositivos das Leis nºs 11.718, de 20 de junho de 2008, e 9.017, de 30 de março de 1995, e da Medida Provisória nº 2.184-23, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CTFC; CDH; CCJ; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando designação de relator na CTFC.



PROPOSTA:

Aprovação do texto como no parecer da CAS.



PL 5.544/2019

Devolução do valor do frete

POSICIONAMENTO

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

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

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

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

Por outro lado, a medida faz um recorte inadequado das situações de eventual mora relativa à entrega de mercadorias. A norma pretende tratar um atraso eventual mínimo de, por exemplo, um dia da mesma forma em que casos mais extremos de atraso, como semanas ou meses.

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



AUTOR:

Senador Randolfe Rodrigues (Sem Partido/AP).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CTFC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando apresentação de parecer na CTFC.



RELATOR NA CTFC:

Senador Efraim Filho (UNIÃO/PB).



PROPOSTA:

Pela rejeição e arquivamento do PL 5.544/2019.



PL 79/2020

Recursos para o SEST SENAT

POSICIONAMENTO

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

Nesse sentido, a destinação dos recursos depositados em fundos especiais (sujeitos a contingenciamentos e à constituição de reserva de contingência) e 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 uma maior disponibilidade de serviços especializados voltados ao trabalhador do transporte, a 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:

Pronta para pauta na CAE.



RELATOR NA CAE:

Senador Efraim Filho (UNIÃO/PB).

PROPOSTA:

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



PL 4.042/2020

Faixas não edificáveis

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Senador Rodrigo Cunha (PSDB/AL).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CI; CDR.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando apresentação de parecer na CI.



RELATOR NA CI:

Senador Chico Rodrigues (PSB/RR).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 4.042/2020.



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 a 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 o 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 começarem os seus negócios. Em dezembro de 2023 a nova norma foi regulamentada pela ANTT. A regulamentação que entrou em vigor em 1º de fevereiro de 2024, foi fruto de um intenso debate que contou com a realização de audiências públicas com a participação de diversos atores, dentre deles entidades de representação e a sociedade civil organizada. Portanto, não há de se falar em alterações em uma legislação amplamente debatida e consensuada.



AUTOR:

Senador Chico Rodrigues (PSB/RR).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CAE; CAS.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CAE.

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 4.470/2020.



PLP 197/2021

MEI Caminhoneiro

POSICIONAMENTO

A lei complementar n.º 188/2021 possibilitou a inscrição do transportador autônomo de cargas como microempreendedor individual (MEI), uma modalidade simplificada de negócio. Com a adesão, o autônomo passa a ter o Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) e deverá emitir notas fiscais 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 aos motoristas e às 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 SEST SENAT.



TRAMITAÇÃO:

CAE; CI; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando apresentação de parecer na CAE.



RELATOR NA CAE:

Senador Rogerio Marinho (PL/RN).



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; altera as Leis n.ºs 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e 9.985, de 18 de julho de 2000; revoga dispositivo da Lei n.º 7.661, de 16 de maio de 1988; e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CRA; CMA; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta na CMA; e aguardando apresentação de parecer na CRA.



RELATOR NA CMA:

Senador Confúcio Moura (MDB/RO).



RELATORA NA CRA:

Senadora Tereza Cristina (PP/MS).

PL 2.159/2021 - Licenciamento ambiental

Continuação

SAIBA MAIS:

Outros dois importantes projetos estão em análise nas Casas Legislativas. No Senado Federal tramita 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). Já na Câmara dos Deputados tramita o PL 2.942/2019 (Utilização do EIA), que altera a lei n.º 6.938/1981 (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. A matéria está pronta para a pauta da CCJC. A CNT apoia a aprovação do substitutivo da CMADS, que estabeleceu melhorias ao texto.



PROPOSTA:

Mesmo com os importantes avanços estabelecidos pelo texto da Câmara dos Deputados ainda se fazem necessários alguns aprimoramentos ao texto, como a inclusão das instalações portuárias dentre os empreendimentos de procedimento bifásico, ou seja, que podem iniciar a operação após o término da instalação, atendendo condicionantes pré-definidas. Ainda se faz necessária a inclusão da possibilidade de licença de instalação corretiva e a não vinculação da licença ambiental às questões urbanísticas, dentre outros pontos.



PL 2.966/2021

Proibição de cobrança de THC por armadores de contêineres

POSICIONAMENTO

O PL propõe alteração na Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), para determinar que os serviços de operação de pátio prestados por operadores portuários a contêineres, no contexto da operação de transporte marítimo, sejam cobrados exclusivamente pelos operadores portuários, passando a ser vedada tal cobrança por parte de transportadores marítimos de contêineres por meio da Terminal Handling Charge ("THC").

A proposta fere os princípios da livre iniciativa e vai na contramão da dinâmica do mercado na contratação dos serviços de operação de pátio e não leva em consideração as especificidades do transporte marítimo. Por fim, a proposição ainda adota solução distinta as regras já consolidadas pela ANTAQ (RN 72) e pode encarecer os serviços, visto que acaba com a liberdade negocial e pode criar um monopólio do serviço praticado.



AUTOR:

Senadora Daniela Ribeiro (PP/PB).



EMENTA:

Inclui o § 6º no Art. 40 da Lei nº 12.815 de 05 de junho de 2013, para proibir cobrança de quaisquer serviços portuários já inclusos na Capatazia.



TRAMITAÇÃO:

CI; CAS.



SITUAÇÃO ATUAL:

Matéria com a relatoria.



RELATOR NA CAE:

Senador Weverton (PDT/MA).



PROPOSTA:

Rejeição do PL 2.966/2021.



PL 3.278/2021

Novo Marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Senador Antonio Anastasia (PSD/MG).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CI.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta na CI.



RELATOR NA CI:

Senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB/PB).



PROPOSTA:

Aprovação do PL 3.278/2021.



PL 1.205/2022

Ressarcimento da despesa com combustível do TAC pelo ETC

POSICIONAMENTO

O ordenamento jurídico afasta qualquer atuação normativa que culmine por retirar o caráter competitivo das atividades econômicas livres, tal qual o transporte rodoviário de cargas e o transporte multimodal. Se não cabe ao Estado, em sua intervenção direta, substituir-se aos agentes privados e ao mecanismo de alocação entre oferta e demanda, suplantando a concorrência pela regulação, tampouco será possível, em sua intervenção indireta, na condição de agente normativo e regulador, afastar o regime concorrencial das atividades econômicas privadas (arts. 170, 173 e 174 da Constituição Federal de 1988). Aqui é necessário lembrar que a relação estabelecida com o transportador autônomo (TAC) é uma relação comercial, na qual é determinado o valor do serviço a ser prestado. A proposição, não atende aos limites da intervenção indireta do estado e atua diretamente sobre o preço do transporte rodoviário de cargas, ao estabelecer que o valor do combustível não integrará o frete a ser pago ao TAC. Tal determinação distorce a concorrência de forma desproporcional e inconstitucional. O projeto de lei, ainda veda a atuação de outros agentes econômicos, como as empresas de navegação, a qual se quer é objeto de autorização. Nesse contexto, a matéria cria uma reserva de mercado indevida e conseqüentemente irá gerar a diminuição da concorrência e prejudicar o consumidor na medida em que pressiona o frete para cima.



AUTOR:

Senador Lucas Barreto (PSD/AP).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CAE; CI.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando apresentação de parecer na CAE.



RELATOR NA CAE:

Senador Weverton (PDT/MA).

PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 1.205/2022.



PL 3.027/2022

Sistema Nacional de Informações de Qualidade do Ar

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado federal Paulo Teixeira (PT/SP).



EMENTA:

Institui a Política Nacional de Qualidade do Ar.



TRAMITAÇÃO:

CMA; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando apresentação de parecer na CMA.



RELATOR NA CMA:

Senador Fabiano Contarato (PT/ES).



PROPOSTA:

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

IMPORTANTE:

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



PL 5.932/2023

Potencial energético offshore

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Senador Jean Paul Prates (PT/RN).



EMENTA:

Disciplina o aproveitamento de potencial energético *offshore*.



TRAMITAÇÃO:

Aguardando o despacho da Mesa do Senado Federal.

ENTENDA A TRAMITAÇÃO:

O PL 5.932/2023 é oriundo do PL 11.247/2018 que foi aprovado na Câmara dos Deputados, em processo de revisão do PLS 484/2017, na forma de Subemenda Substitutiva Global e agora está no Senado para revisão e posterior envio à Sanção.

PROPOSTA:

Aprimoramento da técnica legislativa para deixar expresso a determinação constitucional de respeito e preferência as embarcações de bandeira brasileira. Nesse sentido, é necessário a inclusão do seguinte artigo:

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





*Poder
Ejecutivo*

Representação e defesa de interesse



Poder Executivo

O Poder Executivo desempenha um papel central na execução de leis e na implementação de políticas públicas que influenciam diretamente o rumo do desenvolvimento do país. A busca pelo progresso se mostrou uma corrida pela definição de métricas e objetivos de desenvolvimento sustentável para todos os setores da economia.

No último ano, com o início de uma nova jornada no Poder Executivo, as expectativas para a condução de políticas que promovam um crescimento econômico sustentável foram enfatizadas, sobretudo com a emergência de temas focados em Governança Ambiental, Social e Corporativa (ESG). Durante esse período o setor transportador defendeu grandes pautas como a renovação da desoneração de investimentos para a infraestrutura e a redução do Custo Brasil, e reconhece que importantes avanços foram conquistados, como a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO), da desoneração da folha de pagamentos e a Reforma Tributária, que indicam a possibilidade de investimentos significativos para o setor.

Para o ano que se inicia, a Confederação Nacional do Transporte (CNT), ciente da importância estratégica do transporte para a economia brasileira, permanece acreditando que sua atuação é fundamental para a construção de políticas eficazes para todos os modos de transporte. Comprometida com a transparência e a representação efetiva, a CNT busca assegurar que as pautas relacionadas ao financiamento da infraestrutura nacional, meio ambiente, segurança pública e desburocratização dos modos de transporte tenham prioridade na agenda política dos governantes.

O transporte, como elo vital entre setores produtivos e pessoas, é o impulsionador da movimentação de toda a produção brasileira. A CNT reconhece essa relevância e trabalha para garantir que o transporte seja eficiente, seguro e eficaz.

O setor busca a retomada de investimentos em infraestrutura e logística, e reforça a necessidade de se avançar em uma agenda que contemple a modernização do ambiente negocial, regulatório e jurídico para incentivar investimentos privados, desenvolvimento sustentável e geração de emprego e segurança no 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>
ANTAQ	<i>Agência Nacional de Transportes Aquaviários</i>
ANTT	<i>Agência Nacional de Transportes Terrestres</i>
ANVISA	<i>Agência Nacional de Vigilância Sanitária</i>
ANPD	<i>Autoridade Nacional de Proteção de Dados</i>
BACEN	<i>Banco Central</i>
CC	<i>Casa Civil</i>
CGU	<i>Controladoria-Geral da União</i>
DNIT	<i>Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes</i>
INFRAERO	<i>Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária</i>
EPL	<i>Empresa de Planejamento e Logística S.A.</i>
Valec	<i>Engenharia, Construções e Ferrovias S.A</i>
GSI	<i>Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República</i>
IBAMA	<i>Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis</i>
MAPA	<i>Ministério da Agricultura e Pecuária</i>
MCTI	<i>Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação</i>

Lista de siglas

Mcult *Ministério da Cultura*

MD *Ministério da Defesa*

MEC *Ministério da Educação*

MF *Ministério da Fazenda*

MGISP *Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos*

MIR *Ministério da Igualdade Racial*

MDR *Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional*

MJSP *Ministério da Justiça e Segurança Pública*

MPA *Ministério da Pesca e Aquicultura*

MPrevi *Ministério da Previdência Social*

MS *Ministério da Saúde*

MCID *Ministério das Cidades*

MCom *Ministério das Comunicações*

MMulheres *Ministério das Mulheres*

MRE *Ministério das Relações Exteriores*

MME *Ministério de Minas e Energia*

MPOR *Ministério de Portos e Aeroportos*

MDAAF *Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar*

Lista de siglas

MDS *Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome*

MDIC *Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços*

MEMP *Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte*

MESP *Ministério do Esporte*

MMA *Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima*

M.Planejamento *Ministério do Planejamento e Orçamento*

MTE *Ministério do Trabalho e Emprego*

MTUR *Ministério do Turismo*

MDH *Ministério dos Direitos Humanos e Cidadania*

MPI *Ministério dos Povos Indígenas*

MTR *Ministério dos Transportes*

PF *Polícia Federal*

PRF *Polícia Rodoviária Federal*

PR *Presidência da República*

PGFN *Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional*

SRI *Secretaria das Relações Institucionais*

SCOM *Secretaria de Comunicação Social*

SG *Secretaria-Geral*

Reforma Administrativa

A redução de custos e aumento da eficiência da administração estatal são pilares fundamentais para o desenvolvimento operacional da máquina pública. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) reforça a importância premente da Reforma Administrativa para impulsionar a funcionalidade do serviço público no Brasil.

A CNT acredita que a Reforma possibilitará a eliminação de redundâncias administrativas e a agilização de operações essenciais para o funcionamento do Estado. Além disso, a modernização e inovação das atividades públicas são imperativas, sendo necessário o avanço da digitalização e a integração de sistemas, para garantia de uma resposta ágil às demandas da sociedade.

A atração de investimentos é um benefício direto da administração mais eficiente e transparente. A realização da Reforma Administrativa sinaliza ao mercado a disposição do Estado para parcerias público-privadas, possibilitando o crescimento sustentável da economia. A redução de custos e aumento da eficiência da administração estatal são pilares fundamentais para o desenvolvimento operacional da máquina pública. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) reforça a importância premente da Reforma Administrativa para impulsionar a funcionalidade do serviço público no Brasil.

A CNT acredita que a Reforma possibilitará a eliminação de redundâncias administrativas e a agilização de operações essenciais para o funcionamento do Estado. Além disso, a modernização e inovação das atividades públicas são imperativas, sendo necessário o avanço da digitalização e a integração de sistemas, para garantia de uma resposta ágil às demandas da sociedade.

A atração de investimentos é um benefício direto da administração mais eficiente e transparente. A realização da Reforma Administrativa sinaliza ao mercado a disposição do Estado para parcerias público-privadas, possibilitando o crescimento sustentável da economia.

PROPOSTAS:

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

Tributação

As distorções estruturais presentes no sistema tributário brasileiro são os principais obstáculos para o desenvolvimento competitivo das empresas de transporte e, conseqüentemente, para o crescimento econômico do país. Em 2024, reforçamos a importância de abordar essas distorções de maneira abrangente e assertiva, sobretudo, com a aprovação da Reforma Tributária.

Alguns desafios são prementes para o pleno funcionamento do setor transportador e precisam de atenção especial no decorrer deste ano. É necessário que se faça valer a desoneração da folha de pagamentos, medida que foi reconhecida pelo Congresso Nacional, regulamentar as disposições do setor transportador discutidas no âmbito da Reforma Tributária e estabelecer o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO) como uma medida permanente.

A complexidade e burocracia excessiva imposta pelo sistema tributário prejudicam a eficiência operacional das empresas de transporte. A carga tributária elevada limita investimentos, expansões e modernizações, afetando diretamente a competitividade. As disparidades tributárias entre regiões geram desigualdades e impactam a competitividade das empresas. Além disso, a falta de incentivos fiscais para práticas sustentáveis no transporte compromete esforços em direção a uma matriz mais sustentável.

A abordagem dessas distorções é crucial para um ambiente tributário mais equitativo e favorável ao crescimento econômico. A CNT reitera seu compromisso em liderar a busca por soluções que promovam a competitividade das empresas de transporte e impulsionem o crescimento do país.

PROPOSTAS:

1. *Reconhecimento legal de que os valores da folha de pagamento e os seus encargos possam ser reconhecidos como créditos para fins de apuração de PIS/Cofins.*
2. *Reconhecimento da atividade do transportador internacional de cargas como exportador de serviço.*
3. *Fim da incidência do IOF.*
4. *Não incidência do IPTU sobre imóveis e faixas de domínio vinculados a concessões de serviços públicos.*
5. *Estabelecimento de uma vigência contínua do Reporto, beneficiando os setores Portuário e Ferroviário de carga e de passageiros.*
6. *Regulamentação da EC nº 132/23 observando as diretrizes de desoneração de investimentos, estímulo ao setor de transporte e manutenção da segurança jurídica.*

Financiamento da infraestrutura nacional

Em uma sociedade onde a mobilidade é a espinha dorsal do desenvolvimento econômico e social, é imperativo que o setor transportador seja reconhecido como pilar fundamental para impulsionar o progresso do país.

O Investimento Sustentável na Infraestrutura é o combustível necessário para o crescimento duradouro do setor de transporte. A Confederação Nacional do Transporte (CNT) desempenha um papel preponderante ao articular a importância de aportes financeiros contínuos e estratégicos. Estes investimentos não apenas garantem a manutenção e expansão das redes de transporte, mas também impulsionam a modernização, incorporando tecnologias que promovem a segurança, a eficiência energética e a sustentabilidade ambiental. A colaboração entre o setor público e privado torna-se vital para viabilizar projetos ambiciosos e assegurar uma infraestrutura que atenda às demandas crescentes da sociedade.

Neste cenário, a CNT reforça a necessidade de desonerar os investimentos na infraestrutura de transporte e logística, facilitando a promoção de melhorias nesse setor. Assim, os objetivos de financiamento sustentável poderão ser alcançados através da eliminação dos entraves à entrada de capital estrangeiro para o investimento, aumento da participação da iniciativa privada em novas concessões e destinação dos recursos arrecadados com outorgas onerosas de obras e serviços de transporte para reinvestimento no próprio setor.

Em síntese, o Investimento Sustentável na Infraestrutura são os alicerces sobre os quais o setor de transporte construirá seu futuro. A CNT, como agente ativo nesse processo, desempenha um papel crucial na defesa e promoção desses princípios, visando um sistema de transporte resiliente, eficiente e alinhado às necessidades do país.

PROPOSTAS:

- 1. Fortalecimento do mercado de capitais no país, com destaque para as debêntures de infraestrutura e os fundos de infraestrutura.*
- 2. Eliminação dos entraves à entrada de capital estrangeiro para o investimento em infraestrutura.*
- 3. Desoneração dos investimentos na infraestrutura de transporte e logística.*
- 4. Promoção de um programa de parcerias público-privadas (PPPs) patrocinadas para a manutenção de rodovias de forma a reduzir a pressão no orçamento exercida pela necessidade de constante manutenção da malha rodoviária.*
- 5. Aumento da participação da iniciativa privada em novas concessões.*
- 6. Aplicação integral dos recursos da Cide-Combustíveis e exclusão dessa contribuição da base de incidência da Desvinculação de Receitas da União (DRU).*
- 7. Destinação dos recursos arrecadados com outorgas onerosas de obras e serviços de transporte para reinvestimento no próprio setor.*
- 8. Regulamentação da Lei nº 14.801/24 para viabilizar a captação de recursos por meio da emissão de debêntures de infraestrutura.*

Fundo de combustíveis

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

O aumento dos combustíveis representa um desafio substancial para a competitividade e sustentabilidade econômica das empresas de transporte. A oscilação frequente nos preços, muitas vezes refletindo instabilidades externas, cria um cenário de incerteza prejudicial ao planejamento e operação eficiente das empresas do setor.

A busca por soluções estratégicas, como políticas de incentivo à produção nacional, investimentos em fontes de energia alternativas e ações que mitiguem os impactos das variações cambiais, são essenciais para assegurar um ambiente mais previsível e justo.

Entre as iniciativas defendidas pela CNT, se destaca a revisão do modelo de precificação do querosene de aviação (QAV) e a implantação do combustível sustentável de aviação (SAF), medidas que poderão gerar impactos diretos e positivos sobre o setor de aéreo. Direcionado ao setor rodoviário, é necessária a limitação da mistura do biodiesel no diesel e a diversificação da matriz de produção dos biocombustíveis.

PROPOSTAS:

1. Limitar a 10% a alíquota de mistura do biodiesel ao diesel.
2. Publicar, por meio de ato da ANP, as novas especificações do biodiesel de transesterificação, garantindo-se a sua compatibilidade com a realidade nacional e com as tecnologias de

motores do Proconve P8. Garantir que haja atenção para especificidades da operação de cada modo de transporte, considerando a necessidade de realização prévia de testes.

3. *Aprovar a diversificação da matriz de produção dos biocombustíveis, permitindo-se a utilização de novas fontes de biodiesel com viabilidade comprovada por testes. Garantir que haja atenção para especificidades da operação de cada modo de transporte.*

4. *Promoção de uma política de desoneração do diesel ferroviário e direito ao creditamento, com a renovação da isenção das alíquotas no Decreto nº 10.638/2021 e do creditamento da Lei nº 14.592/2023.*

5. *Isonção de ICMS para o combustível utilizado nas navegações interior e de cabotagem, a exemplo do que está previsto para a navegação de longo curso na lei n.º 9.432/1997. Aplicação integral dos recursos da Cide-Combustíveis e exclusão dessa contribuição da base de incidência da Desvinculação de Receitas da União (DRU).*

6. *Revisão do modelo de precificação do querosene de aviação (QAV) no Brasil, assim como a redução e equalização das alíquotas de ICMS sobre o insumo.*

7. *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. transporte para reinvestimento no próprio setor.*

Segurança pública

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

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

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

PROPOSTAS:

1. *Desenvolvimento de políticas públicas de enfrentamento à violência no transporte.*
2. *Aumentar a pena do crime de receptação qualificada, com o consequente cancelamento do CNPJ da empresa que permitir, facilitar ou ocultar o crime de receptação.*
3. *Aumento das penas para os crimes de incêndio de ônibus.*
4. *Enquadramento do tipo penal e aumento da pena nos crimes de roubo de cabos e outros componentes no transporte ferroviário de cargas e metroviário de passageiros.*
5. *Desenvolvimento de política de enfrentamento à violência nos rios brasileiros, com abordagens específicas para a realidade regional.*

Segurança viária

A segurança viária é uma prioridade incontestável para o setor transportador. A CNT destaca a necessidade imperativa de intensificar campanhas educativas de trânsito, coordenadas entre órgãos governamentais e a iniciativa privada. Essas campanhas devem ser utilizadas como ferramentas estratégicas para melhorias significativas da segurança rodoviária.

A colaboração entre diversos órgãos governamentais é crucial para a formulação de políticas públicas eficazes e que tenham efeitos práticos sobre grupos de crime organizado, além de determinar ações de segurança nas vias. A união de esforços entre entidades públicas, agências reguladoras e a iniciativa privada fortalece a abrangência das medidas determinadas pelo Governo Federal em busca de segurança no setor transportador.

A participação ativa da CNT nas discussões sobre segurança viária amplia o alcance do tema junto aos órgãos governamentais envolvidos.

PROPOSTAS:

1. *Descontingenciamento dos recursos do Funset para que sejam aplicados em ações de educação e sinalização de rodovias.*
2. *Ampliação da abrangência e intensificação das ações do Programa BR-Legal.*
3. *Fortalecimento da PRF e ampliação do seu orçamento para ações de segurança.*
4. *Revisão legal e normativa do tratamento dos acidentes ferroviários.*
5. *Fortalecimento de campanhas educativas de trânsito coordenadas entre diversos órgãos governamentais e ajustes na legislação, com vistas a garantir a melhoria da segurança dos trabalhadores nas rodovias.*
6. *Aperfeiçoamento da legislação de trânsito quanto à possibilidade de tráfego de motocicletas de baixa cilindrada e veículos correlatos em rodovias.*

Meio ambiente

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

A infraestrutura inadequada do país e a baixa integração entre os modos de 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.

PROPOSTAS:

1. *Desburocratização, padronização, modernização tecnológica e agilização dos procedimentos de licenciamento ambiental.*
2. *Desenvolvimento de um programa que inclua criação de instrumentos financeiros, infraestrutura para reciclagem automotiva, campanhas de sensibilização e outras ações estratégicas.*
3. *Implementação do Programa Renovar.*
4. *Homogeneização das exigências ambientais para transportadores rodoviários de cargas no Brasil.*
5. *Atualizar a Lei de Crimes Ambientais sobre as regras de apreensão de veículos de terceiros de boa-fé utilizados na prática de crimes ambientais.*
6. *Impulsionamento do mercado de créditos de carbono e desenvolvimento de tecnologia e programas próprios com vistas a impulsionar esse mercado no chamado escopo 3 (transporte).*

Questões Trabalhistas

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

Entre os temas mais pujantes, está a manutenção da Reforma Trabalhista de 2017 e a continuidade da modernização das Legislações do Trabalho, para flexibilizar normas e adaptá-las às novas realidades do mercado, contribuindo assim para a criação de empregos e para a competitividade das empresas, além de promover uma maior segurança jurídica, reduzindo conflitos trabalhistas e estimulando o diálogo entre empregadores e empregados.

A legislação trabalhista necessita de atualização perene para alcançar as mudanças da sociedade. Nesse aspecto, a CNT reconhece que alguns temas ainda precisam de mais atenção, como a reformulação e aprimoramento da regulamentação dos temas das cotas para aprendizagem e para pessoas com deficiência.

No âmbito do Ministério do Trabalho, especialmente na Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP), acompanharemos e atuaremos de forma propositiva e preventiva para garantir modernizações justas e manutenções dos ganhos do setor transportador na revisão das Normas Regulamentadoras

Não podemos esquecer da importância da discussão sobre a regulamentação do trabalho entre o transportador e a empresa de tecnologia. Quando empresas de tecnologia operam sem as mesmas obrigações legais que as empresas tradicionais, isso pode levar a uma distorção do mercado, onde práticas são utilizadas para ganhar vantagem competitiva. Essa regulamentação é fundamental para garantir um campo de jogo nivelado, promovendo a competição justa e a inovação responsável no setor.

A Reforma Sindical também foi tema que já iniciou a discussão e que carece de maturação, logo a CNT em diálogo tripartite e de aproximação institucional atuará para contribuir com a discussão, alinhando-se às demandas contemporâneas e respeitando a unicidade sindical, um princípio consagrado pela Constituição Federal do Brasil.

Outros temas, como a penhora online, que inviabiliza o pagamento dos salários dos trabalhadores, os depósitos judiciais, o trabalho intermitente, a harmonização da legislação trabalhista com a previdenciária, a regulamentação do trabalho híbrido, gratuidade de justiça na justiça do trabalho e igualdade salarial precisam ser enfrentados em 2024.

No âmbito internacional a CNT é integrante da Organização Internacional dos Empregadores (OIE) e atua diligentemente para que as discussões e proposições ocorridas na Organização Internacional do Trabalho (OIT) estejam em consonância com a legislação brasileira e não acarrete prejuízos aos transportadores.

Normas regulamentadoras

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

PROPOSTAS:

- 1.** NR-16 (Atividades e Operações Perigosas com Inflamáveis), pois, conforme estudo do IPT, não existe fato gerador para a manutenção do pagamento do pagamento de adicional de periculosidade, visto que o risco ocupacional médio dos trabalhadores é 65 mil vezes menor do que o risco social médio na sociedade brasileira para casos de morte em eventos com fogo.
- 2.** NR-18 (subitem 18.17.2 - Contêineres) - revogar a proibição do reuso de contêineres marítimos em áreas de vivência.

Cotas para aprendizes

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

PROPOSTA:

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

Cotas para pessoas com deficiência

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

PROPOSTA:

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

Penhora online

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 a manutenção de empregos e o pagamento de fornecedores e empregados. A substituição da penhora em dinheiro por outras medidas garantistas no processo executivo é impositiva para a manutenção da vida empresarial e a empregabilidade no país, sob pena de o bloqueio das contas das empresas encerrar suas atividades, gerando prejuízos à economia, à sociedade e ao Estado. Frequentemente, empresas de transporte sofrem bloqueios em suas contas correntes em valores exorbitantes, extrapolando o valor das condenações das ações trabalhistas das quais elas são partes e, em alguns casos, afetam até as contas dos sócios.

PROPOSTA:

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

Depósitos judiciais

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

PROPOSTA:

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

Dano extrapatrimonial e trabalho intermitente

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 e 6.982) e uma arguição de descumprimento de preceito fundamental (ADPF 657).

PROPOSTA:

Apoio do Poder Executivo para a manutenção da redação sobre dano extrapatrimonial introduzida pela Lei da Modernização Trabalhista, em especial em relação ao limite da indenização.

Adicional de periculosidade

PROPOSTA:

Apoio do Poder Executivo para a definição de não periculosidade no caso de motorista que acompanha o abastecimento do veículo.

Formas alternativas para a solução de conflitos

Elevados custos da judicialização para a resolução de conflitos.

PROPOSTA:

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

Ações estratégicas para o SEST SENAT

O Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), há 30 anos, têm se firmado como substanciais colaboradores do desenvolvimento do transporte no Brasil. Desde a sua criação – em 14 de setembro de 1993, pela lei n.º 8.706, o SEST SENAT tem como propósito transformar a realidade dos trabalhadores do transporte e elevar a competitividade das empresas do setor.

Administrado pela CNT, o SEST SENAT atua na formação e na qualificação de profissionais para o mercado de trabalho. Com metodologias atraentes e conteúdos que atendem às demandas do mercado, a instituição prepara os profissionais para a execução das atividades com eficiência, reflexão crítica e segurança, a fim de enfrentarem todos os desafios da atividade transportadora em qualquer segmento. Além disso, a entidade os torna aptos a operarem novas tecnologias.

O cuidado com a saúde e 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 onde o SEST SENAT está instalado e suas regiões vizinhas e toda a sociedade brasileira. Atualmente, a instituição mantém mais de 160 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 a preservação da saúde e do bem-estar de milhões de brasileiros.

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

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

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

PROPOSTAS:

1. *Garantia dos recursos já existentes advindos da contribuição compulsória das empresas de transporte e dos transportadores autônomos, majoritariamente do setor rodoviário, e aumento da base de arrecadação, considerando todos os modais do transporte, conforme as propostas de alteração legal. Essa proposta se concretiza com a aprovação do PL n.º 79/2020 e do n.º PLP 197/2021 e a não aprovação de nenhuma legislação contrária à forma de arrecadação disposta na lei n.º 8.706/1993.*
2. *Disponibilização ao SEST SENAT de dados declaratórios e arrecadatários por contribuinte referentes às contribuições compulsórias destinadas ao SEST e ao SENAT, administradas pela Receita Federal, incluindo informações de compensação de tributos. Esses dados servirão de base para estudos e monitoramento da arrecadação das instituições. Revisão por parte da Receita Federal do Brasil (RFB) do enquadramento da Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE) para destinação correta da contribuição compulsória ao SEST SENAT. Disponibilização ao SEST SENAT de dados declaratórios e arrecadatários 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.*
3. *Disponibilização ao SEST SENAT de dados declaratórios e arrecadatários 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. *Inclusão do SEST SENAT nas discussões e deliberações das Câmaras Temáticas do Contran de Educação e Saúde para o Trânsito e de Transporte Rodoviário.*
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. *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.*
7. *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..*
8. *Celebração de acordo de cooperação entre o Ministério dos Transportes e o SENAT para a aplicação das provas presenciais dos cursos especializados - previstas na resolução Contran n.º 802/2020 -, a ser realizada pelas Unidades Operacionais do SEST SENAT, nos moldes do que já ocorre atualmente com a ANTT para a aplicação de provas eletrônicas para TAC/RT. Tornar obrigatória a realização de cursos específicos para a amarração de cargas e para a condução de veículos de transporte de*

passageiros por aplicativos. O normativo deverá contemplar a oferta do curso pelo SENAT, com autorização nacional expedida pela Senatran.

9. *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.*

10. *Tornar obrigatória a realização de cursos específicos para a amarração de cargas e para a condução de veículos de transporte de passageiros por aplicativos. O normativo deverá contemplar a oferta do curso pelo SENAT, com autorização nacional expedida pela Senatran.*

Transporte rodoviário de passageiros

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

Diante desse cenário, investimentos em infraestrutura, regulamentações claras e fiscalização eficaz são fundamentais para garantir a qualidade e a segurança do transporte rodoviário de passageiros. Além disso, é essencial promover a conscientização sobre a importância da concorrência justa e ética para o benefício de todas as partes envolvidas.

Entre as medidas defendidas pela entidade, se destaca a revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT no âmbito do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Regular de Passageiros (TRIP), o aprimoramento da Metodologia de Classificação de Mercados do serviço semiurbano e a promoção do financiamento sustentável do transporte público de passageiros.

Nesse sentido, a CNT acredita que o debate sobre os temas elencados poderá trazer mais segurança jurídica e operacional para o transporte rodoviário de passageiros, além de possibilitar a implementação de irregularidades neste setor, como o transporte clandestino de passageiros.

PROPOSTAS:

- 1.** *Apoio ao Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano.*
- 2.** *Revisão da regulamentação que trata das medidas administrativas e penalidades aplicáveis pela ANTT no âmbito do Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual Regular de Passageiros (TRIP).*
- 3.** *Aprimoramento da Metodologia de Classificação de Mercados do serviço semiurbano.*
- 4.** *Regulamentação da Sanção de Perdimento de Veículo no Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros.*
- 5.** *Ajuste no modelo regulatório para garantir, em lei, a fonte de financiamento público das gratuidades de idosos e estudantes no transporte rodoviário de passageiros.*

- 6.** *Instrução da SENATRAN para que os órgãos estaduais de trânsito apliquem o art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro, de forma a promover a remoção dos veículos flagrados no transporte irregular de passageiros.*
- 7.** *Revisão da regulamentação do registro de ônibus na Base Índice Nacional (BIN) da SENATRAN, de forma a compatibilizar os procedimentos de registro e fiscalização do número de passageiros e tripulantes por veículos.*
- 8.** *Apresentação de projeto de lei pelo Poder Executivo para alterar a redação do § 4º, do art. 48, e do art. 49 da Lei n.º 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), de forma a desobrigar as empresas de transporte por fretamento a adquirirem plataformas elevatórias para todos os veículos das suas frotas.*
- 9.** *Revisão do arcabouço normativo do cronotacógrafo de forma a diminuir os valores das taxas de aferição e exclusão da obrigatoriedade de aferição dos equipamentos originais de fábrica.*
- 10.** *Abertura do Pró-Transporte para possibilitar o financiamento de capital de giro para as empresas de transporte urbano de passageiros, com prazo de carência e juros subsidiados.*
- 11.** *Promoção do financiamento sustentável do transporte público de passageiros.*
- 12.** *Linhas de crédito especiais para ações de mobilidade urbana.*

Transporte rodoviário de cargas

O transporte rodoviário de cargas desempenha um papel crucial na movimentação de mercadorias no Brasil. No entanto, enfrenta desafios significativos que demandam atenção e ação estratégica.

A infraestrutura rodoviária impacta diretamente a eficiência do transporte de cargas. Estradas mal-conservadas e gargalos logísticos comprometem a fluidez e a segurança das operações. Além disso, o custo elevado de pedágios em algumas regiões do país representa uma carga significativa para as empresas do setor, afetando sua competitividade.

Nesse sentido, é fundamental rever e atualizar normas regulamentadoras para trazer agilidade nas operações rodoviárias que envolvem cargas. A revisão da Regulação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC) é fundamental para promover a desburocratização das operações e manter a competitividade das empresas brasileiras no cenário internacional. Adaptar as demandas do mercado global exige normativas que permitam processos mais eficientes.

Além disso, é importante acompanhar a implementação do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), para que a ferramenta possa ser efetivamente utilizada como uma solução dinâmica nos processos que envolvem o transporte rodoviário de cargas.

PODER EXECUTIVO

A CNT se pauta ativamente para colaborar com órgãos governamentais e demais partes interessadas para superar esses desafios e tornar o transporte rodoviário de cargas mais seguro e eficiente. Investimentos em infraestrutura, busca por soluções tecnológicas inovadoras e a promoção de práticas sustentáveis são fundamentais para garantir a eficiência e competitividade desse setor vital em nosso país.

PROPOSTAS:

1. *Revisão da regulamentação e estudo de viabilidade sobre a unificação do registro e emissão da Autorização Especial de Trânsito (AET).*
2. *Revisão da regulamentação sobre os critérios e limites de tolerância de pesagem de veículos.*
3. *Criação das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações pela ANTT para recursos de processos decorrentes das infrações.*
4. *Reconhecimento da atividade do transportador internacional de cargas como exportador de serviço.*
5. *Simplificação do processo de emissão de licença única para o transporte de produtos perigosos em todo o território nacional.*
6. *Determinação de que o Cadastro Técnico Federal (CTF) seja feito pelo CNPJ raiz no transporte de produtos perigosos.*
7. *Garantia da aplicação da legislação para mapear, definir e viabilizar os pontos de parada em todas as rodovias federais, incluindo a obrigatoriedade de construção nos contratos de concessão rodoviária.*
8. *Aprimoramento da resolução ANTT n.º 5.982, de 23 de junho de 2022, referente à fiscalização de carga própria pela agência reguladora.*
9. *Acompanhamento do ato normativo que estabelecerá a forma e o cronograma de implantação do DT-e, estabelecido pela Lei n.º 14.206/2021 (DTe) e regulamentado pelo Decreto n.º 11.313/2022.*
10. *Regulamentação, no âmbito da ANTT, do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) no transporte rodoviário de cargas.*
11. *Revisão e atualização da Regulação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC).*
12. *Revisão e Atualização da Regulação do Transporte Rodoviário de Cargas Perigosas.*

Transporte aquaviário

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

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

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

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

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

A atividade aquaviária esbarra em diversas deficiências estruturais. A sua superação exige planejamento, mobilização de recursos e aportes em obras estratégicas. Juntamente à realização de obras nas hidrovias do país, é necessário que o Governo Federal envie ao Congresso Nacional o projeto que estabelece a BR dos Rios.

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

PROPOSTAS:

- 1.** *Autorização da Marinha do Brasil para que o SEST SENAT forme profissionais nas suas Unidades.*
- 2.** *Aprimoramento do sistema Porto sem Papel e difusão do uso do sistema nos TUPs.*
- 3.** *Garantir a contratação de servidores da Receita Federal Brasil para a efetivação da política pública de funcionamento dos portos 24 horas por dia e durante sete dias por semana.*
- 4.** *Extinção da cobrança pelo uso de estruturas náuticas (espelho d'água).*
- 5.** *Efetivação da participação dos TUPs nos Conselhos de Autoridade Portuária.*
- 6.** *Apresentação da BR dos Rios.*
- 7.** *Regulamentação da Lei nº 14.301/2022 – Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar).*
- 8.** *Regulamentação da praticagem.*

Transporte ferroviário de cargas e de passageiros

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

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

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

O novo marco legal é um avanço para que possam ser construídas novas ferrovias, contudo ele ainda precisa avançar em sua regulação em vários pontos importantes, como no procedimento de devolução e desativação de trechos.

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, a falta de regulamentação, especialmente para projetos intercidades, 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.

PROPOSTAS:

1. *Expansão da malha ferroviária com destaque para a Nova Transnordestina, a FICO e a FIOL.*
2. *Linhas de crédito especiais para ações de mobilidade urbana.*
3. *Aprovação e publicação da Política Nacional de Transporte Ferroviário de Passageiros.*
4. *Promoção do financiamento sustentável do transporte público de passageiros e cargas.*
5. *Programa de Restrução do Transporte Público Urbano e de Caráter Urbano.*
6. *Renovação antecipada dos contratos das concessões ferroviárias de carga.*
7. *Regulamentação da Lei nº 14.273/2021, que estabelece o novo Marco Regulatório do Setor Ferroviário.*
8. *Redução dos excessos burocráticos e regulatórios do setor, com apoio à intensificação de políticas de redução de fardo regulatório.*
9. *Regulamentação do uso de precatórios para pagamento de outorga.*
10. *Apoio do Executivo para defesa da cobrança pelo uso da faixa de domínio das ferrovias e rodovias por outros prestadores de serviço público.*

Transporte aéreo

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

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

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

A redução de custos relacionados ao Querosene de Aviação (QAV) precisa ser encarada como prioridade, visto que a volatilidade no preço internacional do petróleo, alinhada à desvalorização do real frente ao dólar, tem afetado sobremaneira os custos das empresas aéreas.

A aviação regional também deve ser priorizada. Mesmo com a criação, em 2015, do PDAR, o referido programa de fomento à aviação regional segue pendente de regulamentação por parte do Poder Executivo.

PROPOSTAS:

1. *Criação de legislação específica para inibir a ação de operadores aéreos que atuam na clandestinidade.*
2. *Criação de um programa de incentivo para o desenvolvimento da aviação regional.*
3. *Revisão da precificação do QAV.*
4. *Revisão da resolução ANAC 400/16.*
5. *Implementação do programa Voa Brasil.*
6. *Aprovação de regulamentação para o tema passageiro indisciplinado.*

Infraestrutura de transporte e logística

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

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

PROPOSTAS:

1. *Melhorias dos trechos rodoviários classificados como ruins ou péssimos pela Pesquisa CNT de Rodovias.*
2. *Relicitação de concessões rodoviárias devolvidas.*
3. *Acompanhamento das emissões dos Regulamentos das Concessões Rodoviárias (RCRs).*
4. *Aprovação do novo marco das PPPs.*
5. *Revisão das poligonais dos portos organizados.*
6. *Celeridade para os processos de devolução e relicitação dos aeroportos.*
7. *Preservação das regras aplicadas para as faixas de domínio.*
8. *Não incidência do IPTU sobre imóveis e faixas de domínio 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.*
9. *Reconhecimento dos impactos e mitigação dos efeitos do aumento do preço dos insumos para obras.*
10. *Regulamentação do Free Flow.*
11. *Desenvolvimento de políticas de incentivo à atividade dos Operadores de Transporte Multimodal (OTM).*



The background is a blue-tinted photograph of a modern building with a long row of windows. Two flagpoles are visible; the one on the right has a flag with the letters 'FRCDS' and a logo. A thin orange line starts from the top left and curves towards the top right. A thin yellow line starts from the top right and curves towards the top left. A thin green horizontal line is positioned below the text. A thin black vertical line is positioned to the left of the text.

*Poder
Judiciário*

Representação e defesa de interesses

Poder Judiciário

Um dos principais propósitos da Confederação Nacional do Transporte é zelar pelos legítimos interesses do setor transportador perante os Poderes da República. No que diz respeito ao Poder Judiciário, enfatizamos não apenas a atuação junto ao Supremo Tribunal Federal (STF), mas também reforçamos a representação e a defesa dos interesses da categoria de transporte nos diversos tribunais, como o Superior Tribunal de Justiça (STJ), Tribunal Superior do Trabalho (TST), Conselho Nacional de Justiça (CNJ), Tribunais de Justiça (TJ's), Tribunais Regionais do Trabalho (TRT's) e Tribunais Regionais Federais (TRF's).

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

Nesse contexto, cabe à CNT o papel de realizar a mediação entre o setor transportador e o Poder Judiciário, além de ajuizar ações ou participar como parte interessada em ações perante a Corte Constitucional ou os demais tribunais. A finalidade é garantir a defesa dos interesses da categoria, bem como, quando se trata do STF, garantir o controle da constitucionalidade, além 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, ainda, propor ações ou participar como *amicus curiae* (amigo da corte) das ações em tramitação no poder judiciário. 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.

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 de ações

AC	<i>Ação Coletiva</i>
ACP	<i>Ação Civil Pública</i>
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>
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>
RESP	<i>Recurso Especial</i>
SJRJ	<i>Seção Judiciária do Rio de Janeiro</i>
STF	<i>Supremo Tribunal Federal</i>
STJ	<i>Superior Tribunal de Justiça</i>
TST	<i>Tribunal Superior do Trabalho</i>

PODER JUDICIÁRIO**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. 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 consequente análise da sua repercussão geral, e, posteriormente, julgamento pelo Plenário do STF.

RE

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

RESP

Recurso cabível para recorrer das decisões de outros tribunais ao STJ, objetivando dar uniformidade à interpretação da legislação federal e decidir questões de direito federal. O Recurso Especial possui requisitos específicos para sua admissibilidade.

AÇÃO CÍVIL PÚBLICA

Trata-se de uma ação destinada a proteger os interesses difusos e coletivos, ou seja, proteger os direitos da coletividade. Pode ser ajuizada pelos legitimados de acordo com a legislação.

AÇÃO COLETIVA

A ação coletiva é um tipo de ação judicial que visa proteger e defender os direitos coletivos de determinada classe ou grupo de pessoas em matéria de meio-ambiente, consumidor, bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico, infração da ordem econômica, ordem urbanística, honra e à dignidade de grupos raciais étnicos ou religiosos ou, ainda, ao patrimônio público e social.

Supremo Tribunal Federal - STF

ADI 5.474

Certidão negativa de débitos trabalhistas

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

16/2/2016.



SITUAÇÃO ATUAL:

A CNT apresentou sustentação oral recebida em 6/12/2022 - O Processo foi retirado de pauta para julgamento virtual pelo pleno em 7/12/2022.



RELATORIA:

Ministro Dias Toffoli.

ADI 5.974

BacenJud

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

11/7/2018.



SITUAÇÃO ATUAL:

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



RELATORIA:

Ministro Ricardo Lewandowski.

ADPF 657

Prescrição intercorrente na Justiça do Trabalho

DESCRIÇÃO:

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

Conclusos ao Relator, após aditamento da inicial.



RELATORIA:

Ministro Ricardo Lewandowski.

ADC 62

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

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTES:

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



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

18/3/2019.



SITUAÇÃO ATUAL:

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



RELATORIA:

Ministro Ricardo Lewandowski.

ADI 7.096

Renúncia fiscal do SEST SENAT e MEI Caminhoneiro

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

11/3/2022.



SITUAÇÃO ATUAL:

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



RELATORIA:

Ministro Gilmar Mendes.

ADI 7.248

Desconto em contratos de empresas que fornecem auxílio-alimentação

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTES:

Confederação Nacional do Transporte.



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

11/10/2022.



SITUAÇÃO ATUAL:

Conclusos ao Relator, após novo pedido da CNT para a declaração das inconstitucionalidades solicitadas.



RELATORIA:

Ministro Luiz Fux.

ADI 5.322

Lei do Motorista

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTE:

Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT).



OBJETO:

Lei n.º 13.103/2015.



AJUIZAMENTO:

20/5/2015.



SITUAÇÃO ATUAL:

Concluso ao relator para julgamento dos embargos de declaração.



RELATORIA:

Ministro Alexandre de Moraes.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

ADIs 5.826 e 5.829

Trabalho intermitente

DESCRIÇÃO:

Trabalho intermitente nas relações trabalhistas.

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTES:

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



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

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



SITUAÇÃO ATUAL:

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



RELATORIA:

Ministro Edson Fachin.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.

REs 1317918 / 1272751

Imunidade Recíproca na cobrança de IPTU para concessionárias que prestam serviço público

DESCRIÇÃO:

As ações referem-se à atribuição de isenção fiscal mútua estabelecida no artigo 150, inciso VI, alínea a, da Constituição Federal às entidades privadas que recebem delegação para prestar serviço público. Em particular, aborda a questão da não incidência do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) sobre propriedades temporária e reversivelmente transferidas à concessionária pelo Governo Federal, as quais são empregadas na realização do serviço público.

TESE DEFENDIDA:

A questão central é se tais empresas têm direito à imunidade de IPTU sobre imóveis cedidos pela União. A CNT defende a aplicação da imunidade, argumentando que, apesar de uma das controladoras da concessionária ter ações negociadas em bolsa de valores, o foco deve ser a essencialidade do serviço público prestado e o uso do imóvel para tal fim.



REQUERENTES:

Município de Jaguariaiva e Barcas S.A.



OBJETO:

Artigo 150, inciso VI, alínea a, da Constituição Federal.



AJUIZAMENTO:

19/3/2021 e 5/6/2020, respectivamente.



SITUAÇÃO ATUAL:

Concluso ao relator.



RELATORIA:

Ministros André Mendonça e Dias Tóffoli.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.



ADI 7.579

Seguro da Carga

DESCRIÇÃO:

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) ajuizou a ADI n. 7.579/DF (relator o Ministro Nunes Marques), com pedido de tutela de urgência, contra a nova sistemática estabelecida pela norma relativamente à contratação de seguro no transporte rodoviário de cargas. A CNI aduz haver vícios de inconstitucionalidade material e formal da Lei Federal n. 14.599/2023. Inconstitucionalidade formal porque, a seu sentir, houve “violação ao critério de relevância e urgência para edição de medidas provisórias”. Inconstitucionalidade material, por outro lado, porque haveria ofensa (i) à razoabilidade e à proporcionalidade (arts. 1º e 5º, LV, da CF); (ii) à não intervenção na economia e no mercado (art. 173, caput, da CF); (iii) à autonomia da vontade (arts. 1º, IV, e 170 da CF); (iv) à liberdade de empresa e à livre concorrência (art.170, IV, da CF); (v) à liberdade de contratar (art. 5º, II, da CF); (vi) ao direito de concorrência (art. 173, § 4º, da CF) e, finalmente, (vii) aos direitos à vida dos motoristas, à segurança da carga e à saúde dos consumidores (arts. 5º, caput e XXXII, 6º, caput, e 170, V, da CF).

TESE DEFENDIDA:

A CNT é contrária ao posicionamento da CNI na presente ADI, uma vez que a Lei nº 14.599/23 desburocratizou e evita perdas operacionais aos transportadores. A referida lei promoveu substanciais alterações no regime de contratação de seguros para o transporte rodoviário de cargas, com importantes impactos econômicos.



REQUERENTE:

Confederação Nacional da Indústria.



OBJETO:

Declaração de inconstitucionalidade da Lei nº 14.599/2023 por existirem vícios formal e material. Ofensa (i) à razoabilidade e à proporcionalidade (arts. 1º e 5º, LV, da CF); (ii) à não intervenção na economia e no mercado (art. 173, caput, da CF); (iii) à autonomia da vontade (arts. 1º, IV, e 170 da CF); (iv) à liberdade de empresa e à livre concorrência (art. 170, IV, da CF); (v) à liberdade de contratar (art. 5º, II, da CF); (vi) ao direito de concorrência (art. 173, § 4º, da CF) e, finalmente, (vii) aos direitos à vida dos motoristas, à segurança da carga e à saúde dos consumidores (arts. 5º, caput e XXXII, 6º, caput, e 170, V, da CF).



AJUIZAMENTO:

21/12/2023



SITUAÇÃO ATUAL:

Concluso ao relator.



RELATORIA:

Ministro Nunes Marques.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.



Superior Tribunal de Justiça - STJ

Resp 1.908.497/RN

Excesso de peso

DESCRIÇÃO:

Trata-se de Ação Civil Pública proposta pelo Ministério Público Federal em desfavor da F. Cledson C. Sousa Gesso - ME, que tem por objeto a condenação da empresa ao pagamento de danos materiais e danos morais coletivos decorrentes de ato ilícito caracterizado pelo transporte de carga com excesso de peso nas rodovias federais do Rio Grande do Norte.

TESE DEFENDIDA:

A CNT requereu sua admissão como Amicus Curiae (01/11/2022) – argumentos: a) seu ingresso no feito com o objetivo de defender apenas os interesses das suas filiadas, mas de contribuir, com a experiência e o conhecimento adquiridos, para a formação do provimento jurisdicional, sobretudo considerando a existência de estudos específicos aplicáveis ao setor; b) eventual reforma do acórdão do TRF-5 afetará o sistema de transporte rodoviário em sua inteireza; c) conferir ao particular a responsabilidade pela má condição das rodovias nacionais terá o condão de eximir a responsabilidade do DNIT e da União, no que diz respeito à qualidade da pavimentação e de sua manutenção; d) dispõe sobre pesquisa à base de jurisprudência desta Corte, é possível recuperar, aproximadamente, 30 acórdãos e 201 decisões monocráticas proferidas por Ministros componentes das Primeira e Segunda Turmas, contendo a controvérsia destes autos, sem considerar as centenas de ações que tramitam na Justiça Federal sobre o tema.



REQUERENTES:



OBJETO:

Não é possível responsabilizar civilmente as empresas por danos materiais e morais coletivos com base exclusivamente no tráfego com excesso de peso em rodovias.



AJUIZAMENTO:

27/11/2020.



SITUAÇÃO ATUAL:

Intimação eletrônica da Advocacia-Geral da União. Publicada decisão que negava pleito do Ministério Público Federal de retirar o processo da pauta de julgamento.



RELATORIA:

Ministra Assusete Magalhães.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.



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

Tribunal Superior do Trabalho - TST

Processo 0000405-96.2020.5.21.0043

Tanque superior a 200 litros

DESCRIÇÃO:

Este é um processo coletivo que requer o pagamento do adicional de periculosidade para os trabalhadores que operam veículos de transporte rodoviário equipados com um tanque adicional de combustível com capacidade acima de 200 litros. A base do pedido é a equivalência dessa atividade ao transporte de combustíveis e o trabalho em condições arriscadas, que justificam o pagamento do adicional mencionado.

TESE DEFENDIDA:

A CNT acredita que aceitar o direito ao adicional de periculosidade devido ao uso de tanque suplementar em veículos rodoviários, tanto de passageiros quanto de carga, vai aumentar os custos de transporte em todos os setores econômicos do Brasil. Isso trará consequências financeiras nas relações de consumo, comércio, indústria, serviços, agricultura e pecuária, afetando particularmente a relação entre empregados e empregadores.



REQUERENTES:

Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas no Estado do Rio Grande do Norte – SINTROCERN.



OBJETO:

Não reconhecimento do tanque suplementar com capacidade superior a 200 litros como trabalho em condições de perigo ensejador do adicional de periculosidade.



AJUIZAMENTO:

15/6/2023 - Ingresso como *amicus curiae*.



SITUAÇÃO ATUAL:

Conclusos para voto/decisão.



RELATORIA:

Ministro Sergio Pinto Martins



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.



Processo 0000386-96.2020.5.21.0041

Tanque superior a 200 litros

DESCRIÇÃO:

Trata-se de ação coletiva com pedido de pagamento do adicional de periculosidade aos empregados que trabalham com veículo de transporte rodoviário com tanque suplementar de combustível com capacidade superior a 200 litros, sob o fundamento de se equiparar ao transporte de combustíveis e labor em condições de perigo sujeito ao respectivo adicional.

TESE DEFENDIDA:

A CNT entende que o reconhecimento do direito ao adicional de periculosidade em razão do tanque suplementar nos veículos de transporte rodoviário, seja de passageiro ou de carga, impactará no custo do transporte para todos os seguimentos econômicos do país, gerando impactos financeiros nas relações de consumo, comerciais, industriais, serviços, agricultura e pecuária, e em especial na relação entre empregado e empregador.



REQUERENTES:

Emaus Transporte Rodoviário e Locação LTDA.



OBJETO:

Adicional de periculosidade - Tanque 200L.



AJUIZAMENTO:

16/8/2022 – Ingresso como *Amicus Curiae*.



SITUAÇÃO ATUAL:

Publicado despacho para que as partes se manifestem quanto aos embargos de declaração apresentados.



RELATORIA:

Ministra Morgana de Almeida Richa.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte.



Seção Judiciária do Rio de Janeiro

Processo 5066600-40.2023.4.02.5101

Registro patente

DESCRIÇÃO:

Ação ajuizada em face do Instituto Nacional da Propriedade Industrial - INPI e de LF Multimodalidade em Operações de Logística LTDA (doravante LF), objetivando a declaração de nulidade do registro patentário nº BR 102014022105-0.

TESE DEFENDIDA:

A CNT na qualidade de defensora dos interesses da categoria econômica dos transportadores e de suas entidades representativas afirma que a corrê LF estaria se valendo do registro patentário ora debatido, relacionado a Sistema e Método de Logística de Cargas Modulares, para tentar impedir a atividade de transporte de mercadorias no território nacional, utilizando-se de sistema de logística com rastreamento desde a coleta, na origem, até a entrega, no destinatário final.



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte - CNT



OBJETO:

Declaração de nulidade do registro patentário.



AJUIZAMENTO:

2/6/2023



SITUAÇÃO ATUAL:

Decisão Liminar: O perigo de dano iminente também está devidamente evidenciado, uma vez que, conforme consta do processado, a corrê vem envidando esforços no sentido de impedir o manejo logístico, segundo pretensamente seria seu método, por parte de empresas transportadoras, na forma em que por ela entendida como infringente de seu direito patentário. Referida situação, inclusive, poderá deflagrar um problema de âmbito nacional, na medida em que a complexidade das relações comerciais pressupõe, para sua efetividade, o controle logístico avançado, que, no momento atual, é adotado por praticamente todo o setor transportador, notadamente necessário diante de notórios problemas de segurança pública nas rodovias do país. Ante o exposto, DEFIRO A TUTELA DE URGÊNCIA, requerida liminarmente, SUSPENDENDO os efeitos da patente nº BR 102014022105-0. Deverá o INPI registrar a suspensão ora determinada e publicá-la na RPI (27/06/2023). 13.12.2023 (agravo de instrumento interposto pela LF Multimodalidade em Operações de Logística Ltda).



RELATORIA:

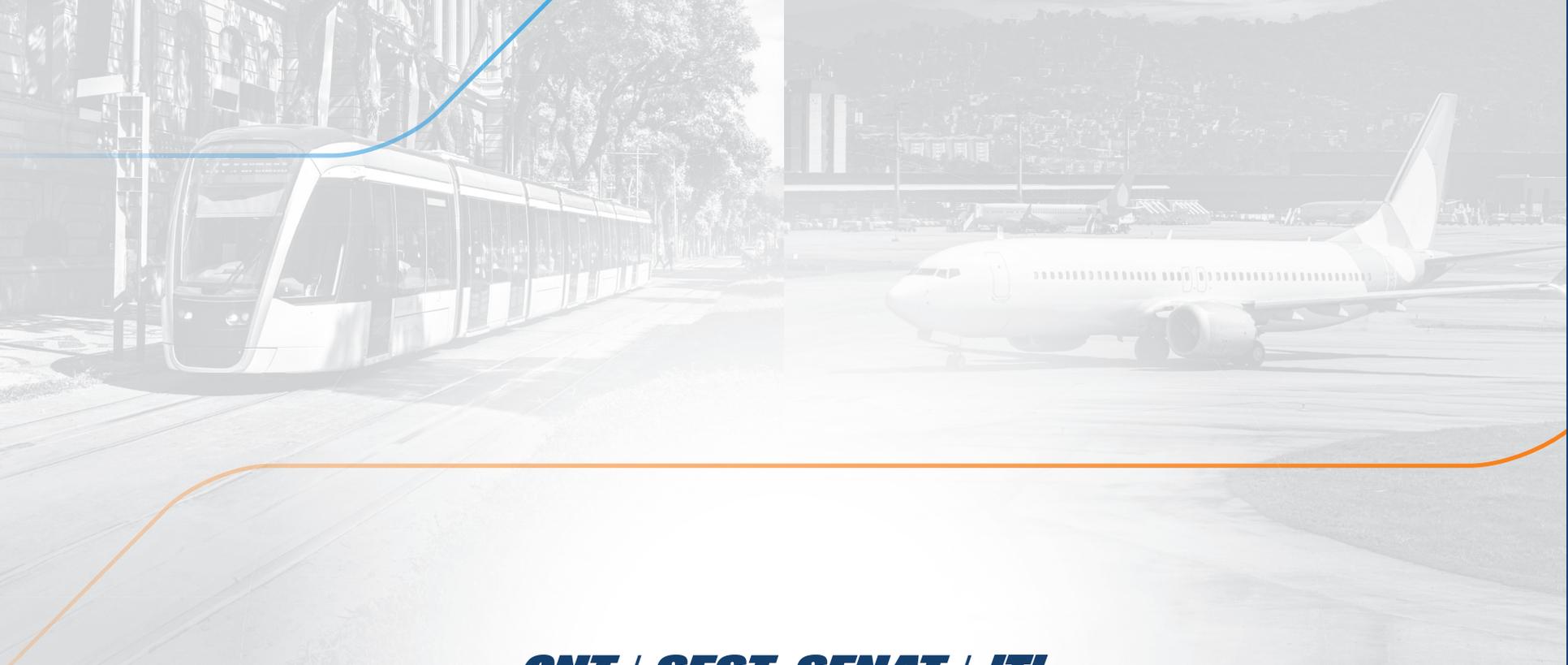
Juíza Laura Bastos Carvalho





TRANSPORTE 5.0
MOVIMENTO PARA O FUTURO

CNT / SEST SENAT / ITL



CNT / SEST SENAT / ITL
— *Sistema Transporte* —

