

VOTO EM SEPARADO

Perante a COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018 (PL nº 1428/1999), da Presidência da República, que *institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas; altera as Leis nºs 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), 13.103, de 2 de março de 2015, 11.442, de 5 de janeiro de 2007, e o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); revoga os Decretos-Lei nºs 284, de 28 de fevereiro de 1967, 1.438, de 26 de dezembro de 1975, 1.582, de 17 de novembro de 1977, as Leis nºs 7.290, de 19 de dezembro de 1984, 10.209, de 23 de março de 2001, 12.667, de 15 de junho de 2012, e dispositivos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007; e dá outras providências.*



SF/20063.46031-51

I – RELATÓRIO

A Comissão de Assuntos Econômicos passa a analisar o Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018 (Projeto de Lei nº 1.428, de 1999, na Câmara dos Deputados), que visa a regular a atividade de transporte rodoviário de cargas no Brasil.

A matéria é composta de seis capítulos e 91 artigos.

O Capítulo I trata do transporte rodoviário de cargas, e é dividido em quatorze seções.

A matéria caracteriza o transporte rodoviário de cargas (ou TRC) como “atividade de natureza comercial, aberta à exploração por pessoa física ou jurídica”. Determina, ainda, que o exercício da atividade depende de inscrição no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Os transportadores ficam divididos nas seguintes categorias: Transportador Autônomo de Cargas (TAC), pessoa física com um a três

veículos; Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte (ETPP), pessoa jurídica com um a dez veículos; Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC), pessoa jurídica com onze ou mais veículos; Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC); Transportador Rodoviário de Carga Própria (TCP) e Operador Logístico (OL).

Fixa-se o capital mínimo para inscrição no RNTRC das diferentes empresas do setor, variando de 100.000 a 400.000 Direitos Especiais de Saque, dependendo da complexidade da atividade.

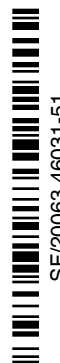
Fica criado o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de registro obrigatório, de responsabilidade da ETC, CTC, OL ou TCP, a ser regulamentado pela ANTT. O DT-e poderá ser preenchido por TAC, ETPP ou pelo contratante quando se tratar de extração de madeira, mudança, transporte urbano ou metropolitano e quando o transporte tiver origem ou destino em região rural

Tornam-se obrigatórios para ETC, CTC e OL o seguro de responsabilidade civil do transportador de carga e o de responsabilidade civil/desaparecimento de carga. Já o seguro de responsabilidade civil por veículos será obrigatório para todos os transportadores. O embarcador pode, a seu critério, dispensar o seguro de desaparecimento de carga.

As associações e cooperativas de transporte ficam autorizadas a operar auxílio mútuo, por meio de autogestão, para roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores.

As transportadoras e seguradoras elaborarão Plano de Gerenciamento de Risco, que poderá integrar a apólice dos seguros obrigatórios.

Ficam estabelecidos tempos mínimos de contratação do serviço de transporte: quatro anos para os serviços que exijam equipamentos novos ou especializados; ou dois anos, caso contrário. Esclarece-se que a subcontratação não gera relação de trabalho seja com exclusividade e mediante remuneração certa, seja para serviços eventuais. Cria-se ainda o Centro de Conciliação de Transporte. Exige-se o pagamento contra a entrega da carga, sob pena de multa de 10%, juros de mora de 1% ao mês e correção monetária, vedado qualquer desconto no pagamento do transportador. Fica o contratante responsável pelos custos de serviços acessórios ao transporte, inclusive os impostos pelo recebedor.



O transportador deverá informar o prazo previsto de entrega, ficando responsável por prejuízos causados pelo atraso, exceto em casos fortuitos ou de força maior, até o limite do valor do frete. O transportador tem responsabilidade sobre as cargas em sua custódia, exceto quando houver culpa do embarcador, como no caso de mau acondicionamento. Encerra-se a responsabilidade do transportador no recebimento da carga sem ressalvas.

O embarcador fica obrigado a pagar o valor equivalente ao frete de ida em caso de devolução da carga, de embalagens ou paletes (ainda que parcial).

Fixa-se para carga e descarga o prazo máximo de cinco horas, com multa em favor do transportador em caso de atraso. O motorista não poderá realizar o serviço de carga e descarga, exceto no transporte de mudanças, de automóveis, de cargas especiais ou excedentes e de graneis líquidos e gasosos pressurizados.

O vale-pedágio obrigatório, instituído pela Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, continuará a ser pago pelo embarcador antecipadamente, porém em meio eletrônico. Seu valor não fará parte da base de cálculo de taxas, impostos e contribuições federais, estaduais ou municipais.

O desvio e a receptação de mercadorias desviadas e roubadas passam a ser puníveis com suspensão dos transportadores, dos motoristas e dos estabelecimentos comerciais por dez anos do exercício de suas atividades; e suspensão dos administradores e dos proprietários por cinco anos do exercício de qualquer atividade comercial. Fica equiparada a pena por roubo de carga rodoviária à do transporte de valores. A receptação do produto do roubo de carga do transporte será crime qualificado.

Institui-se o Plano Nacional de Renovação dos Veículos do Transporte Rodoviário de Cargas, reduzindo à metade a base de cálculo referente ao ganho de capital da diferença entre o valor contábil e o valor de venda dos veículos do TRC; reduz-se a zero a alíquota dos Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep), da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI) para aquisição de veículos automotor de carga e seus implementos para TAC, ETPP e CTC que entreguem seus veículos à reciclagem.

Obriga-se o uso de rastreadores e registradores eletrônicos de jornada de trabalho nos veículos, e a inspeção periódica de todos os veículos e equipamentos do TRC.

Fixa-se capital mínimo e capacidade de transporte mínima, e idade máxima da frota para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas, que seguirá regido pelo Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT). Abre-se a possibilidade de empresas não habilitadas ao transporte internacional realizarem parte do serviço em território brasileiro. Cria-se a Comissão de Acompanhamento do Transporte Internacional de Cargas.

Estabelecem-se exigências para o transportador de produtos perigosos: capital mínimo de 200.000 a 400.000 DES, de acordo com o porte da empresa; responsável técnico com experiência nesse segmento; seguro contra danos causados ao meio ambiente; estrutura de atendimento a emergência, própria ou subcontratada; limite de idade de quinze anos para veículos, e vinte para implementos; uso de rastreador e equipamento de telemetria.

Ficam responsáveis, penal e civilmente, os fabricantes, os refabricadores e os recondicionadores de equipamentos de transporte de produtos perigosos, por sua qualidade e adequação.

Em situação de risco no transporte de produtos perigosos, a autoridade poderá reter ou remover o veículo, ou determinar o descarregamento, a transferência ou a destruição da carga perigosa.

Serão aplicáveis em caso de descumprimento da lei resultante do PL as seguintes penalidades: advertência; multa, de 50 a 500 DES, multiplicada pela quantidade de reincidências em doze meses; suspensão ou cancelamento do RNTRC; suspensão ou cancelamento do cadastro único do motorista. Já as medidas administrativas serão: retenção ou remoção do veículo, recolhimento de documentos; descarregamento, transferência e transbordo de carga; e destruição ou eliminação da periculosidade da carga perigosa.

As Comissões Nacional, Estaduais e Distrital do Plano Nacional de Prevenção, Preparação e Resposta Rápida a Emergências Ambientais com Produtos Químicos Perigosos ficam obrigadas a investigar acidentes ocorridos em vias públicas, quando houver contaminação ambiental ou letalidade.

O art. 77 altera diversos artigos do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 1997).

Subtrair-se-á o número de motoristas profissionais das transportadoras do total de empregados a serem considerados para fins do cálculo da quantidade de vagas reservadas a pessoas com deficiência e a aprendizes.

O prazo para o cumprimento das novas exigências estabelecidas para o RNTRC será de um ano, ficando garantida a continuidade dos que exerçam atualmente a atividade.

Ficam anistiadas as multas aplicadas pela ANTT referentes a evasão de fiscalização.

Exige-se que os locais de espera para embarque e desembarque mantidos por empresas ou terminais apresentem condições de segurança, sanitárias e de conforto. O Poder Público priorizará a construção de áreas de descanso de motoristas profissionais públicas, onde não houver interesse da iniciativa privada. Tais equipamentos deverão fornecer acesso a meios de comunicação.

Institui-se a Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas, com as funções principais de atualizar as planilhas de custo do serviço e colaborar nos estudos de concessões na área de infraestrutura do setor.

Será obrigatório o uso de Dispositivo de Identificação Eletrônica nos veículos e implementos do TRC.

Finalmente, impõe-se pena de cassação do CNPJ, com proibição de re inscrição por cinco anos, do posto de combustíveis que fraudar o volume fornecido ao consumidor, ou seu preço final. Os sócios da empresa fraudadora ficam proibidos de exercer a atividade de comércio de combustíveis por cinco anos, ainda que em estabelecimento diferente daquele onde se deu o ilícito.

Recebida nesta Casa em 26 de junho de 2018, a matéria foi encaminhada a esta Comissão de Assuntos Econômicos; à Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania; e à Comissão de Serviços de Infraestrutura. Não cabe decisão terminativa.

Foi apresentada apenas uma emenda, em 20 de dezembro de 2018, pelo Senador Guaracy Silveira, que visa a aumentar o limite de pontos da carteira de motorista para os condutores profissionais.

II – ANÁLISE

O projeto em análise é meritório e fruto do atendimento das demandas de diversos setores do transporte de cargas na Câmara dos Deputados. Por isso mesmo, devemos proceder com muita cautela ao propor alterações ao texto enviado a esta Casa.

Consideramos um retrocesso a emenda apresentada pelo relator ao § 2º do art. 2º, que visa retornar o prazo de atualização do RNTRC a cinco anos, prazo já vigente. A alteração para três anos busca proporcionar maior segurança e fidelidade de informações no Registro. Importante ressaltar que foram observadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres inconsistências de informações cadastrais, justamente em razão do longo prazo de cinco anos para sua renovação. O prazo trienal não implica, com absoluta certeza, em um aumento da burocracia, pois não se trata de prazo inviável, nem tampouco exíguo, mas compatível com a dinâmica atual do transporte rodoviário e da própria sociedade. Assim sendo, é oportuna e necessária a redução do prazo de renovação do RNTRC, sendo meritório o texto original.

Discordamos, também, de renunciar às exigências de capital mínimo para as diversas categorias econômicas e as complementares do Transporte Rodoviário de Cargas. Para a segurança do sistema de transporte de cargas, é necessária garantia de capacidade econômica e operacional das empresas que vão participar do mercado.

Tampouco vemos problemas em utilizar como parâmetro monetário os Direitos Especiais de Saque (DES), seja para a exigência de capital, seja para fixar o valor mínimo do seguro global que as empresas serão obrigadas a contratar para cobertura de danos causados a terceiros.

Trata-se de um mecanismo instituído pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), em 1969, para estabelecer um padrão de medida oficial para as reservas oficiais dos países membros. É uma unidade de conta, calculado com base em uma cesta de cinco moedas. A cada cinco anos, a composição da cesta é revista. Hoje, estas moedas são dólar dos Estados Unidos, euro, iene, libra esterlina e renminbi chinês. No Brasil, seu valor em reais é cotado diariamente pelo Banco Central.

A unidade Direitos Especiais de Saque já é reconhecida pelo ordenamento brasileiro. Basta ler o Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995, que *dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994*. Nesse acordo, estipulou-se o DES como unidade para patrimônio mínimo necessário para inscrição no Registro de Operadores de Transporte Multimodal entre os países, exatamente como ora pretende o Projeto de Lei em exame. Da mesma forma, utilizou-se o DES para a fixação da responsabilidade do operador.

A Agência Nacional de Aviação também emprega o DES em suas resoluções para a fixação de indenizações em diversas situações, como preterição de voo e perda de bagagem. O Poder Judiciário, inclusive, tem reconhecido a utilização do DES como unidade para parametrização de valores no transporte de mercadorias e pessoas.

Os DES são, pois, uma unidade monetária utilizada largamente na economia, e especificamente no sistema de transportes, não havendo razão para que não possa ser empregada no presente Projeto de Lei.

Da mesma forma, preferimos a redação original do art. 29, em que constava de forma explícita a proibição do pagamento do vale pedágio em espécie. Muitas empresas tentam, em prejuízo do Transportador Autônomo de Carga, fugir do cumprimento da Lei, informando que o pagamento do vale pedágio teria se dado em espécie. O objetivo da clara redação é justamente impedir eventuais fraudes no pagamento do vale pedágio. Assim sendo, devemos estabelecer de forma clara e inequívoca a forma de pagamento do vale pedágio, para termos, de forma definitiva, o fim de tais tentativas de prejudicar o direito do caminhoneiro.

A emenda apresentada ao art. 57, a nosso ver, traz prejuízo à segurança do transporte de produtos perigosos. A ausência de exigência de um responsável técnico com experiência em produtos perigosos, bem como a dispensa de uma apólice de seguro para danos causados ao meio ambiente em decorrência de acidentes, é contrária ao interesse público.

Atualmente, a sociedade reclama, de forma veemente, por providências do Estado que reduzam os riscos de poluição e outros danos ao meio ambiente. Este anseio social não deriva somente da consciência global de preservação do meio ambiente para a sobrevivência e bem-estar da população, mas advém também dos princípios da Constituição Federal, onde está explícito o dever de todos de preservá-lo e defendê-lo.

Assim sendo, é primordial que se estabeleça a necessidade de um responsável técnico com experiência na área de produtos perigosos quando se tratar de empresa que explora esse serviço, visando maior segurança e adequação ao trabalho por ela desenvolvido. No que se refere ao seguro, este representa a garantia do pagamento das despesas com as coberturas de limpeza, remoção, destinação e destruição dos resíduos poluentes em caso de sinistro, bem como a garantia da sociedade de que medidas preventivas e proativas serão tomadas de maneira ágil e plena.

Algumas alterações ao PL, no entanto, visam a suprir lacunas deixadas pela Câmara, que devemos corrigir.

O texto original do §3º do art. 11 pode acabar, na prática, proibindo o TAC e a ETPP de atuar no transporte rodoviário de carga no País de forma independente, pois não permite que essas categorias emitam o DT-e. O §4º traz como exceções reduzidas possibilidades de atuação do TAC e da ETPP, alijando-os do mercado de transporte e trazendo uma reserva de mercado para todas as demais categorias. Tal situação, além de ser extremamente injusta, gera tensão desnecessária no mercado de transporte, onde mais uma vez os caminhoneiros enfrentarão restrições à sua renda, o que poderia culminar em conturbações sociais, como já ocorreu em 2018.

O marco regulatório deve tratar com equidade todas as categorias de transporte, dando oportunidades de acordo com a oferta de mercado, que deve, naturalmente, regular o setor. Por isso, incluímos no §3º do art. 11 o TAC e a ETPP.

Por outro lado, entendemos ser desnecessária a modificação sugerida pelo relator ao art. 11, na medida em que a definição de transportador já menciona a necessidade de propriedade de veículos.

Da mesma forma, o texto original dos incisos I e II do artigo 12 dificulta que o TAC e da ETPP tenham a oportunidade de contratar os seguros, comprometendo sua capacidade de atuar no mercado de forma independente.

O próprio Conselho Nacional dos Seguros Privados estabelece que a contratação do seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga pode ser feita por pessoas físicas e jurídicas, em linha com o disposto no art. 10 do Decreto nº 61.867, de 11 de dezembro de 1967. Não tem cabimento, portanto, a segregação do TAC e da ETPP pretendida pelo texto.

O mesmo vale para o seguro de Responsabilidade Civil Facultativa sobre Desaparecimento de Carga que já pode ser contratado por qualquer transportador, de modo que a restrição estabelecida no texto original do PLC é equivocada.

Ainda quanto ao art. 12, do PLC nº 75, de 2018, a modificação proposta pelo Relator ao §5º para remeter o valor mínimo do seguro ao regulamento, não merece prosperar, por ser contrária ao interesse público.

O valor originalmente estipulado – 50.000 DES – permite uma cobertura imediata e adequada atendendo de forma imediata uma grave questão social, qual seja, as perdas e danos pessoais e materiais causadas por acidentes de trânsito em nossas rodovias. O valor proposto proporcionará cobertura adequada e constantemente atualizada.

A exemplo de diversos países desenvolvidos, devemos ter como obrigação a contratação do seguro de responsabilidade civil em favor de terceiros. É a forma de amparar milhares de brasileiros que todos os anos sofrem acidentes de trânsito, garantindo o ressarcimento de bens de terceiros perdidos nos acidentes, e de despesas médicas e hospitalares das vítimas destes sinistros. Não se deve desprezar, também, o benefício ao Estado, com a disponibilidade de recursos para a recuperação de danos causados a equipamentos instalados nas rodovias, como, por exemplo, placas de sinalização, defensas metálicas, postes e iluminação.

Essa medida já deveria ter sido tomada há muito tempo e remeter a fixação do valor da cobertura para o regulamento só atrasará a solução dessa importante demanda social.

Outro lapso que merece correção é a possibilidade de contratação direta do TAC pelo embarcador. Tratamos desse assunto com a proposta de inserção de um novo artigo ao Projeto (art. 18, renumerando-se os demais).

O Conselho de Política Fazendária (Confaz), por meio do ajuste SINIEF 37, de 19 de dezembro de 2019, instituiu o regime especial da Nota Fiscal Fácil, abrangendo o conhecimento de transporte eletrônico CT-e e o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) a serem emitidos por parte do TAC, usando o seu CPF.

Com essa possibilidade de emissão de documentos, surgiu uma oportunidade para que o caminhoneiro seja contratado diretamente pelo

embarcador. Esta nova modalidade de documento fiscal está limitada a embarques que tenham apenas uma origem e um destino e, na prática, é usada quando as mercadorias são de valor agregado menor e não têm necessidade de especialidades no transporte. Assim, a contratação direta de caminhoneiros para o transporte de cargas agrícolas, minérios, produtos siderúrgicos e insumos da construção civil já é uma realidade.

Todavia, pela característica de sua atividade, que é itinerante, o caminhoneiro necessitará de apoio de para o cumprimento de todas as suas obrigações tributárias. Uma entidade nacional que abranja todos os Estados federados será uma grande aliada para tais providências, tornando muito mais fácil o trabalho do TAC. Para isso, é necessária a autorização para a substituição tributária que ora propomos também no novo art. 18. Deve-se considerar que a garantia de recebimento dos impostos, taxas e contribuições é positiva para as três esferas de Governo.

No entanto, há que se considerar que a Lei não pode estimular a criação de agentes que venham a aprisionar o caminhoneiro em situações perversas (como, infelizmente, acontece com a carta-frete). Assim, deve haver regras mínimas para as entidades que venham a atuar como substitutos tributários. Por essa razão, estabelecemos a condição de que só serão permitidas nesse papel entidade sem fins lucrativos e de abrangência em todo o território nacional.

Decidimos tornar cristalino, também, que a contratação direta do TAC pelo embarcador é uma relação comercial e empresarial, afastando-se a possibilidade de vínculo empregatício (alteração proposta ao atual art. 18, renumerado para art. 19).

Em relação ao art. 74, defendemos a responsabilidade subsidiária entre os diversos agentes do transporte.

Contudo, existem situações que julgamos insustentáveis caso seja aprovado o texto da Câmara, como as que se colocam para o Operador Eletrônico de Frete nos §§ 2º e 3º do art. 74. Esse tipo de empresa não é parte do contrato de frete, não podendo assim assumir obrigações que são intrínsecas às partes, cujo objeto social é o transporte de cargas. Além do mais, as obrigações criadas nesses dispositivos são incompatíveis com o entendimento legal e jurisprudencial sobre a responsabilidade de corretores. Um corretor de seguros pode ser obrigado a pagar a indenização ao segurado, se uma seguradora, tendo recebido o prêmio, vier a deixar de pagar uma indenização? Ou ainda: pode um corretor de imóveis responder pelo

inadimplemento do comprador, e ter que pagar pelo imóvel cuja venda foi por ele intermediada? Devemos evidenciar que a remuneração da corretagem não é compatível com as obrigações financeiras assumidas pelas partes que compõem o contrato intermediado.

Por fim, deve-se corrigir a expressão “solidário” no art. 74, substituindo-a por “subsidiário”, já que o capítulo em que o artigo se insere trata deste último tipo de responsabilidade.

Em conclusão, sugerimos a aprovação do texto enviado pela Câmara, apenas com as correções acima expostas.

Em cumprimento às regras de prejudicialidade insculpidas no Regimento Interno do Senado Federal, apresentamos emendas, tal como fez o relator, para retirar do texto matérias que perderam o objeto. É o caso da cobrança de pedágio sobre eixos suspensos (art. 32), que já é Lei; das alterações ao Código de Trânsito (art. 77), que já foram objeto de deliberação nesta legislatura; e das placas do Mercosul (art. 83), que já se encontram em circulação em todo o território nacional.

Com a exclusão do art. 77, não é possível acatar a Emenda nº 1, que visa a modificá-lo.

III – VOTO

Diante do exposto, votamos pela **APROVAÇÃO** do PLC nº 75, de 2018, com rejeição da Emenda nº 1 e apresentação das seguintes emendas:

EMENDA Nº (ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação ao § 3º do art. 11 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, excluindo-se, conseqüentemente, o § 4º, e renumerando-se o § 5º:

Art. 11.
.....

§ 3º A responsabilidade pelo registro do DT-e é da ETC, do OL, da CTC, do TCP, do TAC e da ETPP.

§ 4º

EMENDA Nº

(ao PLC nº 75, de 2018)

Substitua-se nos incisos I e II do *caput* do art. 12 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, a expressão “ETC, OL e CTC” por “ETC, OL, CTC, TAC e ETPP”.

EMENDA Nº

(ao PLC nº 75, de 2018)

Insira-se o seguinte art. 18 ao Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, renumerando-se os seguintes, e dando-se a seguinte redação ao *caput* do novo art. 19:

Art. 18. Em caso de contratação direta do TAC pelo proprietário ou consignatário da carga, e estando aquele autorizado à emissão do conhecimento de transporte eletrônico (CT-e) e do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), o controle, gestão e retenção dos valores relativos ao Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias de que trata a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996, e demais taxas e contribuições incidentes sobre o serviço de transporte poderão ser efetuadas através das unidades da Confederação Nacional dos Transportes Autônomos.

§ 1º Uma vez recebido o valor do frete pelo TAC e registrado o Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) junto à ANTT, caberá ainda à CNTA a retenção dos valores e o efetivo recolhimento dos impostos, taxas e contribuições, atuando como substituto tributário, devendo encaminhar ao TAC os respectivos comprovantes de pagamento.

§ 2º O controle, gestão, retenção e pagamento dos valores relativos ao ICMS e demais taxas e contribuições incidentes sobre o serviço de transporte quando não realizado pelo próprio TAC, de forma individualizada, somente poderá ser efetuada de forma coletiva através de entidade sem fins lucrativos e que venha a abranger todo o território nacional, devendo assumir ainda a condição de substituto tributário junto ao TAC.

Art. 19. A relação decorrente dos contratos de transporte de cargas de que tratam os arts. 17 e 18 desta Lei, com exclusividade ou não, ainda que de caráter habitual, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constitui relação de trabalho e, portanto, não enseja, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

.....

EMENDA Nº
(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprima-se o art. 32 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, renumerando-se os demais.

EMENDA Nº
(ao PLC nº 75, de 2018)

Dê-se a seguinte redação aos §§ 1º e 2º do *caput* do art. 74 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, excluindo-se o § 3º:

“Art. 74.

.....

§ 1º Os sujeitos nomeados nos incisos II e IV do *caput* deste artigo são corresponsáveis pela verificação da documentação prevista no art. 11 desta Lei.

§ 2º Os sujeitos nomeados nos incisos I, II, III, IV e VI do *caput* deste artigo são responsáveis subsidiários pelo pagamento da estadia de que trata esta Lei.

EMENDA Nº
(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprima-se o art. 77 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, renumerando-se os demais.



EMENDA N°
(ao PLC nº 75, de 2018)

Suprima-se o art. 83 do Projeto de Lei da Câmara nº 75, de 2018, renumerando-se os demais.

Sala da Comissão,

Senador ZEQUINHA MARINHO



SF/20063.46031-51