

## MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1.051, DE 18 DE MAIO DE 2021

Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Fica instituído o Documento Eletrônico de Transporte - DT-e, exclusivamente digital, de geração e emissão prévias obrigatórias à execução da operação de transporte de carga no território nacional.

§ 1º Regulamento disporá sobre as hipóteses em que o DT-e fica dispensado.

§ 2º Para fins do disposto no § 1º, poderão ser considerados os seguintes critérios para a dispensa do DT-e:

I - distância entre origem e destino do transporte;

II - características, tipo, peso ou volume total da carga; ou

III - outros aspectos que tornem a obrigação de geração e emissão de DT-e inconveniente ou antieconômica.

Art. 2º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, consideram-se:

I - operação de transporte - a movimentação de carga própria ou de terceiros com fins lucrativos, no âmbito do Sistema Nacional de Viação - SNV, de que trata o art. 2º da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, ou pelo modo dutoviário;

II - embarcador - o contratante do transporte remunerado, o proprietário da carga, o expedidor ou o consignatário;

III - geração de DT-e - o preenchimento manual ou automatizado dos campos de dados dos formulários eletrônicos do DT-e por meio de sistema ou de aplicativo específico;

IV - emissão de DT-e - o serviço de validação e ativação do DT-e gerado para uso na

operação de transporte;

V - cancelamento de DT-e - o serviço de desconstituição de DT-e emitido por meio de solicitação do embarcador ou de seu preposto, de modo a torná-lo sem efeito para a operação de transporte e também para eventual emissão de duplicata escritural;

VI - evento no DT-e - a alteração ou a inclusão de informações durante a operação de transporte; e

VII - encerramento de DT-e - o evento registrado no DT-e emitido que indica a conclusão do serviço de transporte.

Art. 3º São objetivos do DT-e:

I - unificar, reduzir e simplificar dados e informações sobre cadastros, registros, licenças, certidões, autorizações e seus termos, permissões e demais documentos similares de certificação, anuência ou liberação decorrentes de obrigações administrativas exigidas por órgãos e entidades intervenientes nos âmbitos federal, estadual, distrital e municipal, para a realização e a contratação da operação de transporte;

II - registrar e caracterizar a operação de transporte, além da execução, do monitoramento e da fiscalização;

III - subsidiar a formulação, o planejamento e a implementação de ações no âmbito das políticas de logística e transporte, de modo a propiciar que as modalidades de transporte se integrem umas às outras, inclusive com o transporte dutoviário e as suas interfaces intermodais e, quando viável, a empreendimentos de infraestrutura e serviços públicos não relacionados manifestamente a transportes; e

IV - subsidiar o planejamento, a execução e a promoção de atividades de absorção e transferência de tecnologia no setor de transportes.

Art. 4º Os órgãos e as entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte deverão unificar no DT-e os documentos e as demais obrigações administrativas de sua competência relacionadas às operações de que trata esta Medida Provisória.

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados, e informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Medida Provisória, na forma prevista em regulamento.

§ 2º As obrigações administrativas a serem instituídas por órgãos e entidades da administração pública federal intervenientes em operações de transporte serão originalmente criadas de modo que permitam o seu cumprimento por meio de procedimento em formato eletrônico e integrado ao DT-e, na forma prevista em regulamento.

§ 3º A União poderá celebrar convênios com os Estados, os Municípios ou o Distrito Federal para incorporar ao DT-e as exigências decorrentes de leis estaduais, municipais ou distritais incidentes sobre as operações de transporte e para atingir os objetivos de que trata o art. 3º.

Art. 5º Compete à União:

I - explorar direta ou indiretamente o serviço de emissão de DT-e;

II - definir e gerir a política pública do DT-e;

III - instituir comitê gestor entre órgãos e entidades da administração pública federal, entidades representativas do setor de transportes e da sociedade civil, com finalidade de propor,

coordenar, acompanhar, informar e avaliar a política pública do DT-e, e de assegurar transparência, consecução de seus objetivos e seu aperfeiçoamento contínuo;

IV - editar normas e regulamentos relativos ao DT-e;

V - registrar a operação das entidades geradoras de DT-e;

VI - fiscalizar as entidades geradoras de DT-e; e

VII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas do serviço de emissão do DT-e conforme as disposições contratuais.

Art. 6º A fiscalização do cumprimento da obrigatoriedade do uso do DT-e na operação de transporte ficará a cargo da agência reguladora competente, na forma prevista em regulamento.

Art. 7º As informações disponíveis no banco de dados da plataforma DT-e serão disponibilizadas aos órgãos e às entidades da administração pública federal intervenientes na operação de transporte para a sua fiscalização, observado o disposto na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.

Parágrafo único. Os órgãos de segurança pública terão acesso ao banco de dados de que trata o **caput** por meio do Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública, Prisionais e sobre Drogas - Sinesp.

Art. 8º Sem prejuízo do disposto no art. 6º, a Polícia Rodoviária Federal atuará na fiscalização do cumprimento da exigência de emissão de DT-e em operações de transporte que ocorrerem em rodovias e estradas federais.

## CAPÍTULO II

### DA GERAÇÃO DO DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE

Art. 9º O DT-e será gerado por pessoa jurídica de direito privado denominada entidade geradora de DT-e, registrada pelo Ministério da Infraestrutura, na forma prevista em regulamento.

§ 1º O registro da entidade geradora é automático e efetivado no momento da primeira emissão de DT-e gerado.

§ 2º Os serviços de geração de DT-e executados em nome de terceiros, além de outros correlatos ofertados por entidade geradora de DT-e, na forma prevista no **caput**, são de natureza privada e comercial, em regime de livre concorrência.

## CAPÍTULO III

### DA EMISSÃO DO DOCUMENTO ELETRÔNICO DE TRANSPORTE

#### Seção I

##### Do serviço de emissão

Art. 10. O serviço de emissão do DT-e poderá ser explorado diretamente pelo Ministério da Infraestrutura ou por meio de concessão ou de permissão.

Parágrafo único. O serviço de emissão do DT-e poderá ser delegado por convênio entre o Ministério da Infraestrutura e as entidades da administração pública federal indireta.

Art. 11. O DT-e será emitido por pessoa jurídica denominada entidade emissora de DT-e, na forma prevista no art. 10.

Art. 12. Poderão ser utilizados como fatura, para fins de emissão de duplicata escritural, na forma prevista na Lei nº 13.775, de 20 de dezembro de 2018, a critério do responsável pela emissão da duplicata:

I - o DT-e; e

II - o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e, inclusive aquele gerado a partir da Nota Fiscal Fácil, instituído em ajuste celebrado entre o Conselho Nacional de Política Fazendária e a Secretaria da Receita Federal do Brasil do Ministério da Economia.

Parágrafo único. A entidade emissora de DT-e deverá ser capaz de instituir sistemas para troca de informações com entidades que exerçam a atividade de escrituração de duplicatas escriturais, na forma prevista em regulamentação estabelecida pelo órgão ou pela entidade da administração pública federal de que trata o § 1º do art. 3º da Lei nº 13.775, de 2018.

## **Seção II**

### **Das obrigações**

Art. 13. Constitui obrigação do embarcador ou do proprietário de carga contratante de serviços de transporte, de seus prepostos ou representantes legais, a geração, a solicitação de emissão, o cancelamento e o encerramento do DT-e emitido, na forma prevista nesta Medida Provisória e em seu regulamento.

§ 1º Deverá ser emitido apenas um DT-e na hipótese de operação de transporte multimodal de cargas realizada por ou sob a responsabilidade de operador de transporte multimodal, nos termos do disposto no art. 5º da Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no § 1º, na hipótese de transporte dutoviário, a geração e a emissão do DT-e são obrigação do transportador.

§ 3º Em operações de transporte de carga fracionada oriunda de diferentes embarcadores e consolidada pelo transportador para carregamento no mesmo veículo, o transportador ficará responsável pela geração e pela solicitação de emissão de DT-e único que englobe todos os contratos de transporte envolvidos, e caberá aos embarcadores contratantes o rateio proporcional dos custos incorridos.

§ 4º Na hipótese de o transportador contratado pelo embarcador ou o proprietário da carga decidir por subcontratar, mesmo que por meio de empresa intermediária, Transportador Autônomo de Carga - TAC ou equiparado, conforme definido na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, o subcontratante deverá informar a subcontratação por meio de identificação própria no DT-e.

Art. 14. O serviço de emissão do DT-e será remunerado pelo responsável pela solicitação de emissão do DT-e conforme tarifas específicas incidentes por unidade de DT-e emitido ou cancelado, na forma prevista em regulamento.

Parágrafo único. A entidade emissora de DT-e poderá explorar outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, conforme estabelecido em contrato.

## CAPÍTULO IV

### DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 15. Constitui infração punível com fundamento no disposto nesta Medida Provisória toda ação ou omissão que resulte em:

I - operar transporte sem prévia emissão do respectivo DT-e;

II - não disponibilizar DT-e emitido ao TAC, conforme previsto no art. 13;

III - gerar, utilizar, cancelar ou encerrar DT-e em desconformidade com o disposto nesta Medida Provisória ou em seu regulamento;

IV - condicionar o transportador a utilizar conta de depósitos ou de pagamento específica para a operação contratada, distinta daquela de livre escolha do TAC ou equiparado; e

V - descontar o valor do custo de geração ou a tarifa de emissão do DT-e do valor do frete contratado, de modo a acarretar prejuízo ao transportador.

Parágrafo único. O disposto neste artigo aplica-se à pessoa física ou jurídica que, ao contratar, subcontratar, executar, intermediar ou intervir direta ou indiretamente na operação de transporte, cometer as infrações previstas no **caput**, sem prejuízo das sanções cíveis e penais cabíveis.

Art. 16. As infrações previstas no art. 15 provocadas ou cometidas, isolada ou conjuntamente, sujeitarão os infratores, de acordo com a gravidade da falta, às seguintes penalidades:

I - advertência; e

II - multa.

§ 1º Além das sanções previstas nos incisos I e II do **caput**, as entidades geradoras estarão sujeitas às seguintes penalidades:

I - suspensão temporária do registro de entidades geradoras de DT-e, hipótese em que ficará impedida de gerar DT-e por período de trinta a cento e oitenta dias; e

II - cancelamento definitivo do registro de entidade geradora de DT-e, na hipótese de comprovada reincidência, durante ou após cumprimento de suspensão temporária.

§ 2º Os valores da multa a que se refere o inciso II do **caput** serão definidos em regulamento, de acordo com a infração cometida, a gravidade da conduta e as características da operação de transporte.

§ 3º Os valores da multa a que se refere o inciso II do **caput** serão estabelecidos entre o mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e o máximo de R\$ 5.500.000,00 (cinco milhões e quinhentos mil reais), de acordo com o modo de transporte e os valores dos fretes informados no DT-e, na forma prevista em regulamento.

§ 4º Os valores da multa estabelecidos no § 3º poderão ser anualmente atualizados por meio de ato conjunto do Ministro de Estado da Infraestrutura e do Ministro de Estado de Minas e Energia, com base em índice de inflação a ser definido em regulamento.

§ 5º A dosimetria das sanções de multa e suspensão considerará a gravidade da conduta, na forma prevista em regulamento.

§ 6º Da autuação e da aplicação de sanção caberá a apresentação, respectivamente, de defesa e recurso pelo autuado, no prazo estabelecido em norma do órgão fiscalizador competente.

§ 7º As penalidades de que tratam o inciso II do **caput** e o § 1º poderão ser cumulativas, sem prejuízo de outras aplicáveis de acordo com legislação específica.

§ 8º No âmbito do processo administrativo sancionador, as notificações poderão ser encaminhadas por meio eletrônico, na forma prevista em regulamento.

Art. 17. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 5º-A O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC será efetuado em conta de depósitos ou em conta de pagamento pré-paga, mantida em instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil, de livre escolha do TAC prestador do serviço, e informado no Documento Eletrônico de Transporte - DT-e.

§ 1º A conta de depósitos ou conta de pagamento pré-paga de que trata o **caput** deverá ser indicada pelo TAC e identificada no DT-e.

.....

§ 5º O extrato da conta de depósitos ou conta de pagamento pré-paga de que trata o **caput**, com as movimentações relacionadas aos pagamentos das obrigações estabelecidas em DT-e, servirá como forma de comprovação de rendimentos do TAC.

.....

§ 7º As custas com a geração e a emissão de DT-e, as tarifas bancárias ou as demais custas decorrentes da operação de pagamento do frete contratado correrão à conta do responsável pelo pagamento, sem ônus ao TAC.

§ 8º As informações para o pagamento a que se refere o **caput** e o valor da transação deverão ser identificados no DT-e emitido.

§ 9º Constituirá prova de pagamento total ou parcial do serviço identificado no DT-e o extrato do pagamento pela instituição pagadora em favor do legítimo credor na forma prevista no **caput**.

§ 10. O TAC poderá ceder, inclusive fiduciariamente, endossar ou empenhar títulos ou instrumentos representativos dos direitos creditórios, constituídos ou a constituir, referentes ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas, nas hipóteses em que:

I - o pagamento do frete será feito em favor do cessionário, do endossatário ou do credor pignoratício, desde que o devedor seja devidamente notificado da cessão do crédito, vedado o pagamento diretamente ao TAC; e

II - o disposto nos § 1º, § 4º, § 6º e § 7º do **caput** não será aplicado.” (NR)

“Art. 22-A. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete, que estejam em funcionamento na data de publicação da Medida Provisória nº 1.050, de 18 de maio de 2021, e que não se enquadrem nos critérios previstos na regulamentação para serem autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil poderão continuar a ofertar pagamentos eletrônicos de frete.

§ 1º Ao se enquadrar nos critérios a que se refere o **caput**, a instituição de pagamento deverá solicitar ao Banco Central do Brasil autorização para o seu funcionamento.

§ 2º Na hipótese de a solicitação de que trata o § 1º ser indeferida, a instituição de pagamento deverá cessar as suas atividades, nos termos do disposto na regulamentação do Banco Central do Brasil.” (NR)

“Art. 22-B. As instituições de pagamento que realizam pagamentos eletrônicos de frete deverão, para além dos serviços oferecidos no âmbito do próprio arranjo de pagamento, participar obrigatoriamente do arranjo de pagamentos instantâneos instituído pelo Banco Central do Brasil, na forma e nos termos da regulamentação própria.

§ 1º As instituições de pagamento que, a critério do Banco Central do Brasil, não cumprirem os requisitos de participação estabelecidos no regulamento do arranjo de pagamentos instantâneos de que trata o **caput** e que, por essa razão, não puderem ofertar o meio de pagamentos correspondente ao TAC ou equiparado deverão encerrar a prestação de serviços de pagamentos eletrônicos de frete.

§ 2º Na hipótese prevista no § 1º, o Banco Central do Brasil deverá dispor sobre a forma e o prazo de remessa dos recursos pelo prestador de serviços de pagamentos eletrônicos de frete para a conta de depósitos ou conta de pagamento indicada pelo TAC ou equiparado.” (NR)

## CAPÍTULO V

### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

alterações: Art. 18. A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 7º Toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser realizada por meio de Documento Eletrônico de Transporte DT-e, previamente emitido, que conterá informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, da origem e do destino, da forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.” (NR)

alterações: Art. 19. A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com as seguintes

“Art. 2º .....

Parágrafo único. O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados do modelo próprio, necessários à sua identificação, deverão ser destacados em campo específico no Documento Eletrônico de Transporte - DT-e.” (NR)

“Art. 3º .....

.....

§ 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser disponibilizado ao transportador autônomo de cargas contratado para o serviço de transporte, no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino, e a comprovação da antecipação prevista no caput deverá ser consignada no Documento Eletrônico de Transporte - DT-e.

.....” (NR)

Art. 20. A Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 20. Poderão emitir, na forma prevista nesta Lei, fatura e duplicata:

I - as empresas, individuais ou coletivas, fundações ou sociedades civis, que se dediquem à prestação de serviços; e

II - o Transportador Autônomo de Cargas - TAC, de que trata o inciso I do caput do art. 2º da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.” (NR)

Art. 21. O DT-e será implementado no território nacional, na forma e no cronograma estabelecidos por ato do Poder Executivo federal.

Parágrafo único. As obrigações de que trata o art. 12 serão efetivamente exigidas a partir da data estabelecida no cronograma de que trata o **caput**.

Art. 22. Fica revogado o parágrafo único do art. 7º da Lei nº 13.703, de 2018.

Art. 23. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 18 de maio de 2021; 200º da Independência e 133º da República.

Brasília, 12 de Maio de 2021

Senhor Presidente da República,

1. Submetemos à consideração do Senhor, a anexa proposta de Medida Provisória que tem como objetivo instituir o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), com as consequentes alterações da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 e da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, como instrumento de emissão prévia obrigatória à execução da operação de transporte de carga em território nacional; bem como propor alteração da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, para prever o uso do DT-e, para fins de comprovação do pagamento do Vale-Pedágio obrigatório. Pretende-se, ainda, alterar a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, com o objetivo de possibilitar aos Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) a emissão de duplicatas e, desse modo, permitir-lhes acesso ao mercado de desconto de duplicatas escriturais, ampliando a oferta de crédito e propiciando menores custos financeiros a esse segmento.
2. A instituição do DT-e tem por objetivo estabelecer documento eletrônico obrigatório que consolidará o conjunto de documentos físicos (papel) necessários ou exigidos para as operações realizadas por qualquer modo de transporte, seja rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo ou dutoviário, visando desburocratizar, simplificar, reduzir custos, harmonizar, modernizar e ampliar a qualidade e a segurança dos transportes no País e das prestações de serviços de transporte de cargas.
3. O atual modelo de fiscalização física realizada por agentes públicos atuando em operações ostensivas nas rodovias já se mostra insuficiente para o atual fluxo de cargas em todo o Território Nacional. Tal fiscalização é baseada em abordagem amostral e em instrumentos legais e regulatórios que, outrora eficientes, hoje são tidos como componente do chamado “custo Brasil”, que apenas onera a logística nacional, devido aos longos tempos de parada do veículo para comprovação de documentação e de pesagem da mercadoria transportada. Ou seja, por ser amostral, os veículos são parados a critério dos fiscais, mesmo que estejam em perfeito cumprimento das normas exigidas. O resultado desse método é a ineficiência logística.
4. Atualmente, existem mais de noventa documentos que são, direta ou indiretamente, associados às operações de transportes no País, conforme o tipo de carga transportada e o órgão anuente. O DT-e unificará diversos documentos associados às operações de transportes, podendo eliminar alguns destes. Poderá, ainda, consolidar os demais documentos de competência de outros órgãos e até mesmo dos estados e municípios, conforme o processo de integração com os diversos intervenientes nas operações de transportes.
5. As informações e a vinculação do DT-e à respectiva operação de transporte serão verificadas durante o trajeto do veículo transportador, por meio de sistemas de monitoramento e controle eletrônico, sem a necessidade de abordagem e parada obrigatória do veículo, de forma aleatória. Deste modo, tanto a fiscalização do transporte rodoviário de cargas, quanto o combate do uso ilegal de “carta frete”, serão ampliados por meio do monitoramento eletrônico ao longo das

rodovias.

6. As tecnologias a serem empregadas serão as mesmas já utilizadas atualmente em âmbito municipal, estadual ou federal, quais sejam, o OCR ou reconhecimento óptico de caracteres, que permite a leitura automática das placas dos veículos, e o RFID ou identificação por radiofrequência, que permite a leitura de etiqueta eletrônica instalada no veículo, como ocorre hoje nas praças de pedágio em rodovias concessionadas.

7. Com esses recursos, muitos já disponíveis e em uso, o DT-e constituirá o principal instrumento de monitoramento eletrônico do transporte de mercadorias, para fins de redução de custos e de desburocratização das operações de transportes, no contexto das políticas de Transformação Digital, permitindo de forma objetiva coordenar três aspectos fundamentais da logística moderna:

A INFORMAÇÃO, por meio do uso de documento eletrônico concentrador de dados e da coleta automatizada desses dados com identificação automática do veículo por radiofrequência e leitura de caracteres da placa, no caso do transporte rodoviário, além da coleta de dados de carga, por meio da pesagem dos veículos em movimento;

A INTEGRAÇÃO entre diversos órgãos federais, estaduais e até mesmo municipais, cujas atividades tenham reflexos nas operações de transportes, formando uma rede de informações integradas e compartilhada entre todos os envolvidos, o que terá alcance além dos objetivos do sistema de transportes, como por exemplo a segurança pública, a segurança ambiental e a Defesa Nacional; e

A INTELIGÊNCIA na melhoria da eficácia do Governo nas operações de fiscalização, segurança, prevenção e combate aos atos ilícitos que são praticados em decorrência de ineficiências e insuficiências fiscalizatórias conhecidas.

8. O DT-e será emitido por meio eletrônico, através de plataforma de Governo integrada a aplicativos comerciais simples, instalados em telefones celulares ou por meio de sistemas privados vinculados às contratantes ou aos subcontratantes de serviço de transporte. Além de simplificar o processo de emissão, o DT-e eliminará a necessidade do porte de documentos impressos (papel) e ficará disponível, por exemplo, no celular do caminhoneiro, sem a necessidade de parar o caminhão para a fiscalização na estrada.

9. O DT-e auxiliará, ainda, na programação da logística e no fluxo de caixa da prestação dos serviços de transporte, permitindo o agendamento prévio das operações de embarque/desembarque nos portos, aeroportos, terminais concentradores de cargas líquidas e estações de transbordo de carga em todo o país. Assim, o DT-e não será apenas um documento de transporte rodoviário, mas de transporte intermodal e multimodal, neste caso, acobertados por um único Conhecimento de Transporte, nos termos da Lei nº 9.611, de 19 de fevereiro de 1998.

10. Essa medida visa, também, a modernizar, legalizar e expandir o mercado relativo aos pagamentos de fretes do transporte rodoviário de carga realizados por terceiros mediante remuneração, que tanto afligem os autônomos, devido à atuação de atravessadores que ainda impõem a estes o uso da chamada “carta frete”, uma forma ilegal de pagamento que apenas beneficia os envolvidos, em detrimento do caminhoneiro. Como resultado dessa relação, o caminhoneiro autônomo acaba sendo contratado por atravessadores, recebendo pouco pelo trabalho que realiza e, ainda, de forma ilegal, sem que seja sequer possível ao autônomo comprovar renda para abrir uma simples conta em banco, bem como ter acesso a crédito com menores custos financeiros. Por fim, mesmo após a entrega da carga, o caminhoneiro precisa, por vezes, retornar a um posto credenciado para receber a parcela restante do frete, procedimento que pode demorar semanas.

11. Dados do Ministério da Infraestrutura mostram que apenas 13% do valor pago por um frete se traduzem em renda para o transportador autônomo. Por outro lado, 47% do valor do frete são destinados a pagamento de custos do serviço, como combustíveis e impostos, enquanto os 40% restantes ficam com diversos intermediários, como agenciadores de frete e outros prestadores de serviço.

12. Nessa situação, a renda dos caminhoneiros autônomos mostra-se bastante sensível a qualquer variação nos custos, o que acaba motivando constantes demandas por controle dos preços dos combustíveis ou tabelamento do valor do frete pago. Tais medidas, embora pareçam vantajosas aos transportadores no curto prazo, acabam sendo prejudiciais ao longo do tempo, na medida em que desestimulam a competição no setor de refino de petróleo, estimulam a verticalização do setor de transportes e promovem o encarecimento dos produtos transportados.

13. Para combater tal prática, no caso de operação de transporte mediante remuneração, propõe-se a alteração do art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, com o objetivo de definir a obrigatoriedade de emissão do DT-e para fins de comprovação e de pagamento da contraprestação do serviço de transporte e de fiscalização da respectiva operação, contendo todos os dados cadastrais, contratuais, logísticos, de segurança, comerciais, financeiras, de pagamento, entre outros necessários.

14. Isto permitirá a qualquer caminhoneiro autônomo usar o seu “extrato de DT-e” como comprovante de rendimentos aceito pelos bancos públicos e privados e como instrumento de avaliação de limite de crédito, o que é inédito no segmento de transporte rodoviário de cargas realizado por autônomos no país, visto que, atualmente, esses profissionais não têm hoje como abrir conta, renegociar dívidas ou tomar novos empréstimos ou antecipar recebíveis através de um agente bancário, por falta de comprovantes e por representar risco incontornável a essas operações.

15. A inclusão do §10 no art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, viabilizará o acesso do TAC ao mercado de antecipação de recebíveis ou de desconto de duplicatas. Para tanto, faz-se necessário que o pagamento do frete, por parte do contratante do serviço, seja feito em favor do seu credor e não mais em conta de sua titularidade. A inserção de novo parágrafo permitirá ao TAC a cessão, o endosso ou o penhor de seus direitos creditórios referentes ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas, hipóteses em que o pagamento do frete será feito em favor do cessionário, do endossatário ou do credor pignoratício, de sua livre escolha, vedado o pagamento diretamente ao TAC.

16. Ainda, propõe-se a inclusão do art. 22-A e 22-B na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece regra de transição para que as atuais instituições de pagamento que atuam no mercado de pagamento de frete passem da condição de não autorizada e não aderente ao PIX, para integrante do Sistema Brasileiro de Pagamento (SPB) e aderente ao PIX, conforme previsto na Resolução BACEN nº 01, de 12/08/2020.

17. Esta Medida Provisória também prevê a possibilidade tanto do DT-e, quanto dos documentos fiscais eletrônicos instituídos por meio de Ajustes do Sistema Nacional Integrado de Informações Econômico-Fiscais (SINIEF), a saber o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), previsto no Ajuste SINIEF 21, de 10 de dezembro de 2010, inclusive o gerado a partir da Nota Fiscal Fácil (NFF), prevista no Ajuste SINIEF 37, de 13 de dezembro de 2019, poderão ser utilizados como fatura para lastro de emissão da duplicata escritural, na forma da Lei nº 13.775, de 20 de dezembro de 2018.

18. Com a evolução tecnológica, que já permite a emissão eletrônica dos documentos de transporte, inclusive de natureza fiscal, para registro da operação de frete, entende-se que o caminhoneiro autônomo pode assumir a iniciativa do processo de antecipação de seu recebível de frete, beneficiando-se de taxas de desconto mais razoáveis a serem oferecidas por agentes

financiadores, inclusive instituições integrantes do Sistema Financeiro Nacional. Para tanto, é importante que ele possa figurar como emissor da duplicata, espécie de título de crédito amplamente conhecido para antecipação de recebíveis comerciais e de serviços, tendo força executiva de cobrança, o que agrega maior segurança jurídica à operação de antecipação e propicia menores taxas de juros.

19. Importa mencionar que a capacidade de antecipar algum recurso ao transportador autônomo, ainda que através de mecanismos informais, garante vantagem competitiva às empresas de transporte em relação aos autônomos. Com maior liquidez à sua disposição, o autônomo, além da liberdade de escolher o posto de sua preferência e pagar preços justos pelos insumos que necessita, terá melhores condições para ser contratado diretamente pelo embarcador, ampliando sua margem de renda.

20. Propõe-se, ainda, a alteração do art. 7º da Lei nº 13.703/2018, a fim de definir o DT-e como o documento a ser previamente emitido em operações de transporte rodoviário de cargas, contendo informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, da forma de pagamento do frete e da indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável.

21. Outra medida para promover a desburocratização e fornecer incentivo ao setor de Transportador Rodoviário de Carga - TRC, é a proposta para alterar a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, para prever no uso do DT-e, o valor do Vale-Pedágio obrigatório. Desse modo, assegura-se que o vale pedágio será registrado através de um documento que terá legalidade financeira, além de facilitar o registro e a fiscalização do mesmo.

22. Vale destacar que, atualmente, os caminhões ficam em média seis horas parados por viagem em operações de fiscalização e procedimentos burocráticos, tais como verificação de documentação e pesagem, uma vez que é exigida uma grande quantidade de documentos de porte obrigatório nas operações de transportes, cujos procedimentos de obtenção são complicados, obrigando o caminhoneiro a contratar despachantes ou intermediários para a sua emissão. Esta situação é ainda mais complexa e burocrática quando se trata das operações de transporte multimodal. Nesse contexto, a implantação do DT-e irá simplificar tais procedimentos administrativos e, associado ao uso de outras Tecnologias de Informação e Comunicação, visa a melhoria da eficiência e redução de custos logísticos, bem como maior eficácia nas ações do Estado brasileiro.

23. Cumpre enfatizar que a plataforma será de extrema relevância para integração dos modais aquaviário, aéreo, dutoviário e ferroviário, possibilitando oportunidade de aperfeiçoamento de todo o processo de transporte de cargas, ao identificar os padrões de comportamento das operações, permitindo, sobremaneira, o incremento no planejamento e nas potencialidades desses setores – que atualmente padecem de visibilidade, ausência de integração entre os subsistemas de viação e logística fragmentada.

24. Ainda se justifica a adoção da medida ora proposta em virtude da atual crise decorrente da pandemia que tem por causa o COVID-19, cujos reflexos sobre a economia brasileira serão ainda mais significativos se não forem adotadas medidas urgentes para se garantir tanto o abastecimento interno, quanto a ampliação da oferta para o mercado externo, a fim de compensar as perdas em outros setores econômicos, como por exemplo o turismo.

25. Por todas essas razões, a edição desta Medida Provisória se faz necessária e urgente, tendo em vista as ainda constantes ameaças de paralisações de caminhoneiros, o que representa fator de risco grave para toda a economia baseada essencialmente na logística de transporte rodoviário. A esse respeito, importante ressaltar que a proposta de implantação do DT-e encontra apoio manifesto dos segmentos diretamente envolvidos com as operações de transportes, sejam eles

embarcadores, empresas transportadoras e os próprios caminhoneiros autônomos.

26. Por fim, esta proposta está alinhada às diretrizes da Estratégia de Transformação Digital do Governo Federal, nos termos do Decreto nº 9.319, de 21 de março de 2018, tendo sido classificada como projeto estratégico pela Secretaria-Geral da Presidência da República, por meio da Secretária Especial de Modernização do Estado (SEME), que atua em intensa parceria com a Secretaria Especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital do Ministério da Economia.

27. São essas, Senhor Presidente, as razões pelas quais submetemos à consideração do Senhor a minuta de Medida Provisória em anexo.

Respeitosamente,

*Assinado eletronicamente por: Tarcísio Gomes de Freitas, Paulo Roberto Nunes Guedes, Anderson Gustavo Torres, Bento Costa Lima Leite de Albuquerque Junior*

MENSAGEM Nº 208

Senhores Membros do Congresso Nacional,

Nos termos do art. 62 da Constituição, submeto à elevada deliberação de Vossas Excelências o texto da Medida Provisória nº 1.051, de 18 de maio de 2021, que “Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968”.

Brasília, 18 de maio de 2021.



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA  
Secretaria-Geral

OFÍCIO Nº 394/2021/SG/PR/SG/PR

Brasília, 19 de maio de 2021.

A Sua Excelência o Senhor  
Senador Irajá  
Primeiro-Secretário  
Senado Federal Bloco 2 – 2º Pavimento  
70165-900 Brasília/DF

**Assunto: Medida Provisória.**

Senhor Primeiro-Secretário,

Encaminho a essa Secretaria Mensagem na qual o Senhor Presidente da República submete à deliberação do Congresso Nacional o texto da Medida Provisória nº 1.051, de 12 de maio de 2021, que "Institui o Documento Eletrônico de Transporte e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968".

Atenciosamente,

ONYX LORENZONI  
Ministro de Estado Chefe da Secretaria-Geral  
da Presidência da República



**Referência:** Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 50000.011613/2021-83

SEI nº 2575086

Palácio do Planalto - 4º andar sala 402 — Telefone: (61)3411-1447

CEP 70150-900 Brasília/DF - <https://www.gov.br/planalto/pt-br>