

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 1051, 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.

**EMENDA ADITIVA Nº**

2021: Dê-se a seguinte redação aos artigos 1º e 4º da MP nº 1.051, de

**“Art. 1º ....**

§1º [...]

§2º [...]

§3º Nas operações de transporte ferroviário de cargas a emissão do DT-e será facultativa e poderá ser feita na chegada ao destino final ou no momento de emissão do Conhecimento de Transporte Eletrônico – CT-e.

**Art. 4º...**

[...]

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registraes, 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, excluídas informações protegidas por sigilo fiscal, bancário, comercial e informações confidenciais de toda a ordem.

[...]



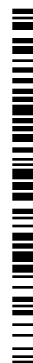
## JUSTIFICAÇÃO

De acordo com o texto da MP 1.051/2021, um dos objetivos do Documento Eletrônico de Transporte – DT-e seria a simplificação e desburocratização, com a substituição de diversas providências, obrigações e documentos. Ademais, parece visar também a reunião e coleta de informações sobre transporte como ferramenta para subsidiar a formulação de políticas públicas.

O DT-e poderia, em tese, ter o potencial, em setores como transporte rodoviário de cargas, de eliminar ou prever a eliminação de determinadas obrigações ao reuni-las em um só meio eletrônico. Ademais, como o transporte de cargas por rodovias não é serviço público concedido, compreende-se que a coleta de informações por meio de um documento federal possa servir a um propósito de interesse público, já que, em não havendo uma relação contratual tradicional de concessão entre União e prestadores desse serviço, é natural que a assimetria de informações quanto à exploração da atividade econômica seja maior.

Porém, quando se observa a realidade do setor ferroviário, nota-se que sua atividade repousa sobre premissas muito diversas do transporte rodoviário. Em primeiro lugar, o transporte ferroviário de cargas é objeto de contratos de concessão fortemente regulados pela ANTT, em que já existe obrigação de compartilhamento de informações acerca da prestação de serviços. Comumente, a Agência Reguladora solicita às empresas do setor grandes quantidades de informações, as quais são prestadas rotineira e habitualmente e servem para a melhor fiscalização e aprimoramento das políticas públicas por parte do Poder Concedente. Logo, no caso das ferrovias, o DT-e, como meio de coleta de informações, consistiria em providência redundante e desnecessária, uma vez que a União, por meio do Ministério da Infraestrutura e especialmente a Agência Nacional de Transportes Terrestres possui amplo acesso e controle de informações operacionais necessárias à formulação de políticas.

Em segundo lugar, e ainda mais importante, outras premissas que poderiam ser válidas para modais diversos não são observadas no que tange às malhas ferroviárias. Cite-se em especial a alegada profusão de documentos e obrigações a serem unificadas pelo DT-e, o que não ocorre no caso das cargas ferroviárias. Atualmente, as empresas concessionárias de transporte ferroviário têm a obrigação de emitir apenas dois documentos, o CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico) e o MDF-e (Manifesto de Documentação Eletrônica). O CT-e, inclusive, é o documento utilizado para fazer a cobrança ao cliente das ferrovias e para gerar os registros contábeis e fiscais (substitui a emissão de nota fiscal no transporte de carga de terceiros). Já o MDF-e serve a outros propósitos, sendo um documento mais amplo que reúne diversos CT-e e outras informações. Os documentos gerados atualmente foram criados e desenvolvidos ao longo dos anos com a



participação efetiva das empresas de transporte, portanto contemplando as particularidades do modal.

Em que pese serem documentos de competência estadual, suas informações já são compartilhadas com a União por meio de acordos específicos por intermédio do Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ. Hoje já se compartilham 99% das informações do MDF-e. De 296 campos existentes no MDF-e, 293 são compartilhados, apenas 3 não são por conta de sigilo fiscal.

Cabe ressaltar que a emissão de tais documentos restará inalterada com a criação do DT-e, e não há outras obrigações burocráticas a serem substituídas e unificadas nesse contexto relativamente ao transporte ferroviário de cargas. Ou seja, o Documento Eletrônico de Transporte invariavelmente significará a criação de uma nova obrigação para o concessionário, sem nenhuma vantagem de aumento de eficiência para o transportador, o usuário ou mesmo o formulador de política pública. Ainda, redundará em custos adicionais não somente com a emissão individual, mas principalmente adaptações complexas de sistemas integrados de gestão das empresas, o que pode resultar, em última análise, em possível aumento de tarifas ou mesmo afetar equações de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, trazendo também fator de inibição para investidores de longo prazo em infraestrutura. E essas consequências indesejadas, que se devem à particularidades e idiosincrasias do setor ferroviário não observáveis necessariamente em outros modais, vão contra os propósitos de desburocratizar e simplificar, constantes no inciso I da própria Medida Provisória.

Desta feita, a presente emenda propõe que seja estabelecida a facultatividade de emissão do DT-e para o transporte ferroviário de cargas, possibilitando, assim, que aferição sobre a efetiva capacidade de desburocratizar a atividade econômica que o DT-e poderia trazer seja feita pelo próprio mercado, que é, em última análise, o maior interessado na redução de custos, diminuição de fardo regulatório e simplificações de formalidades. No mais, em eventualidade futura de um convênio ou acordo entre União e Estados para supressão do MDF-e e CT-e e incorporação desses instrumentos no DT-e, possivelmente as concessionárias dos serviços já terão estímulo suficiente para, constatando a vantajosidade da medida, aderirem naturalmente – e não forçosamente – à emissão do documento, para assim se concretizar de fato uma realidade de unificação e desburocratização.

Somando-se a essa proposta, está a sugestão de que, no caso do modal ferroviário, a emissão de DT-e possa se dar em qualquer momento até a chegada ao destino final, e não somente de forma prévia. Isso porque, atualmente, as ferrovias já são autorizadas por Estados a emitirem os documentos obrigatórios antes da chegada a um porto, por exemplo, medida que tem motivo e utilidade relevantes. Considerando a possibilidade de

algum terminal de destino em uma zona portuária ou estar lotado ou ter tido algum problema, é comum que uma composição altere o terminal de destino durante a vigem, por questões meramente logísticas e de eficiência como essas, o que não seria possível caso o documento tenha obrigação de emissão prévia. Novamente, frise-se que essa é outra questão que se deve a particularidades do transporte ferroviário de cargas, já reconhecida expressamente no âmbito estadual.

Por fim, é necessário que se estabeleçam limites claros com relação às informações a constarem no DT-e, para que não se exijam dados ou providências que possam oferecer risco não somente ao sigilo comercial, fiscal e bancário, mas às informações confidenciais em geral que envolvam a prestação de serviços e os contratos. Tal preocupação visa preservar a segurança jurídica relativamente às atividades exploradas, as expectativas em relação às estratégias comerciais confidenciais e informações sensíveis dos negócios, a fim de garantir a viabilidade de sua exploração. Assim, sugere-se manter a disposição de que o DT-e reúna diversos tipos de informação, conforme consta atualmente no §1º do artigo 4º da MP, preservando seu texto original, mas com a ressalva de proteção à informações sensíveis de caráter fiscal, comercial, bancário e confidenciais em geral.

Por todo o exposto, contamos com a colaboração dos nobres Pares para a aprovação da presente Emenda.

Sala das Comissões,                      maio de 2021.

**PEDRO UCZAI**  
Deputado Federal (PT-SC)

