

CARTILHA DIGITAL PARA COOPERADO COOPERFAX



ELABORADO POR JOSÉ ANGELO DE FARIA
eMail - cooperfax@hotmail.com

“Difícilmente existirá alguma coisa neste mundo que alguém não possa fazer um pouco pior e vender um pouco mais barato, e as pessoas que consideram somente preço, são as merecidas vítimas”. John Ruskin 1819 - 1900

Nossa meta:- Que todos ganhem sem que seja preciso alguém perder, tornando o transporte sustentável e viável para Embarcador e Transportador!!! Toda associação tem leis particulares e todo associado deveres a cumprir. É evidente que o cidadão deverá assumir compromissos gerados como consequência de sua responsável participação na Cooperativa. Poder-se-ia exemplificar dizendo que assume o compromisso de cumprir a legislação vigente no transporte.

Art 1º Dever do cooperado:– Cumprir a legislação vigente no transporte.

§ único- A cooperativa espera que o transportador conheça a legislação que rege o transporte no país.

Art 2º Direito do cooperado: – É livre para deixar a cooperativa quando desejar.

§ 1º - Recolher INSS, respeitando o limite máximo na tabela de contribuição;

§ 2º- Comprovante de renda junto a instituição financeira;

Art 3º- A Cooperativa pode pedir desligamento do Cooperado a qualquer momento quando:

a- Não cumpra com suas obrigações financeiras junto a cooperativa;

§ único- Incluir nome do cooperado em cadastro nacional de inadimplentes;

b- Operando na categoria **CTC** não informe serviços prestados à terceiros em:

§ 1º- Prestação de serviço sem emissão do respectivo CTe;

§ 2º- Prestação de serviço em regime de Sub Contratação;

§ 3º- Dar quitação de frete de forma adversa a permitida na legislação;

c- Quando o cooperado pratique atos que manchem a imagem da cooperativa junto a embarcadores e fornecedores, colocando os interesses individuais acima dos interesses coletivos;

d- As deliberações serão tomadas pela maioria de votos simples presentes sendo proibida o voto por representação, cada cooperado tem direito a um voto independente do seu capital na sociedade;

LEI Nº 5.764, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1971.

CAPÍTULO I

Da Política Nacional de Cooperativismo

Art. 1º Compreende-se como Política Nacional de Cooperativismo a atividade decorrente das iniciativas ligadas ao sistema cooperativo, originárias de setor público ou privado, isoladas ou coordenadas entre si, desde que reconhecido seu interesse público.

CAPÍTULO II

Das Sociedades Cooperativas

Art. 3º Celebram contrato de sociedade cooperativa as pessoas que reciprocamente se obrigam a contribuir com bens ou serviços para o exercício de uma atividade econômica, de proveito comum, sem objetivo de lucro.

Art. 4º As cooperativas são sociedades de pessoas, com forma e natureza jurídica próprias, de natureza civil, não sujeitas a falência, constituídas para prestar serviços aos associados, distinguindo-se das demais sociedades pelas seguintes características:

I - adesão voluntária, com número ilimitado de associados, salvo impossibilidade técnica de prestação de serviços;

II - variabilidade do capital social representado por quotas-partes;

III - limitação do número de quotas-partes do capital para cada associado, facultado, porém, o estabelecimento de critérios de proporcionalidade, se assim for mais adequado para o cumprimento dos objetivos sociais;

IV - inaccessibilidade das quotas-partes do capital a terceiros, estranhos à sociedade;

V - singularidade de voto, podendo as cooperativas centrais, federações e confederações de cooperativas, com exceção das que exerçam atividade de crédito, optar pelo critério da proporcionalidade;

VI - quorum para o funcionamento e deliberação da Assembléia Geral baseado no número de associados e não no capital;

VII - retorno das sobras líquidas do exercício, proporcionalmente às operações realizadas pelo associado, salvo deliberação em contrário da Assembléia Geral;

VIII - indivisibilidade dos fundos de Reserva e de Assistência Técnica Educacional e Social;

IX - neutralidade política e indiscriminação religiosa, racial e social;

X - prestação de assistência aos associados, e, quando previsto nos estatutos, aos empregados da cooperativa;

XI - área de admissão de associados limitada às possibilidades de reunião, controle, operações e prestação de serviços.

SEÇÃO V

Do Sistema Trabalhista

Art. 90. Qualquer que seja o tipo de cooperativa, não existe vínculo empregatício entre ela e seus associados.

Art. 107. As cooperativas são obrigadas, para seu funcionamento, a registrar-se na Organização das Cooperativas Brasileiras ou na entidade estadual, se houver, mediante apresentação dos estatutos sociais e suas alterações posteriores.

Brasília, 16 de dezembro de 1971; 150º da Independência e 83º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI

Antônio Delfim Netto

L. F. Cirne Lima

João Paulo dos Reis Velloso

José Costa Cavalcanti

Lembre-se:- O fato de não existir fiscalização não elimina a obrigatoriedade imposta pela Lei. Assim o Transportador/Embarcador/Contratante que utilizar de meio ilícito para pagamento do frete de suas mercadorias, não poderá em uma defesa alegar desconhecimento, conforme previsão legal.

Informação:- DECRETO-LEI Nº 4.657, DE 4 DE SETEMBRO DE 1942.

Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro.

Art. 3o Ninguém se escusa de cumprir a lei, alegando que não a conhece.

Rio de Janeiro, 4 de setembro de 1942, 121º da Independência e 54º da República.

GETULIO VARGAS
Alexandre Marcondes Filho
Oswaldo Aranha.

LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002.

CAPÍTULO XIV

Do Transporte

Seção I

Disposições Gerais

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 733. Nos contratos de transporte cumulativo, cada transportador se obriga a cumprir o contrato relativamente ao respectivo percurso, respondendo pelos danos nele causados a pessoas e coisas.

§ 1º O dano, resultante do atraso ou da interrupção da viagem, será determinado em razão da totalidade do percurso.

§ 2º Se houver substituição de algum dos transportadores no decorrer do percurso, a responsabilidade solidária estender-se-á ao substituto.

Seção III

Do Transporte de Coisas

Art. 744. Ao receber a coisa, o transportador emitirá conhecimento com a menção dos dados que a identifiquem, obedecido o disposto em lei especial.

LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007.

Art. 2º- A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTR-C da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

§ 2º- A ETC deverá:

§ 3º- Para efeito de cumprimento das exigências contidas no inciso II do § 2º deste artigo, as Cooperativas de Transporte de Cargas deverão comprovar a propriedade ou o arrendamento dos veículos automotores de cargas de seus associados.

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à critério do prestador do serviço. [\(Redação dada pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

§ 1º A conta de depósitos ou o outro meio de pagamento deverá ser de titularidade do TAC e identificado no conhecimento de transporte. [\(Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010\)](#)

§ 2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o cossignatário e o proprietário da carga, são solidariamente responsáveis pela obrigação prevista no caput deste artigo, resguardado o direito de regresso destes contra os primeiros. [\(Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010\)](#)

§ 3º Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas. [\(Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010\)](#)

§ 6º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no caput deste artigo ou em seu regulamento. [\(Incluído pelo Lei nº 12.249, de 2010\)](#)

§ 7º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento. [\(Incluído pela Lei nº 13.103, de 2015\)](#) [\(Vigência\)](#)

Art. 11- O transportador informará ao expedidor ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou conhecimento de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria.

§ 1º O transportador obriga-se a comunicar ao expedidor ou ao destinatário, em tempo hábil, a chegada da carga ao destino.

[§ 5º](#) O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração. **(Alterado pela lei 13.103-02/03/2015)**

§ 6º O disposto no § 5º deste artigo não se aplica aos contratos ou conhecimentos de transporte em que houver cláusula ou ajuste dispendo sobre o tempo de carga ou descarga. [\(Incluído pela Lei nº 11.524, de 2007\)](#)

Art. 13: Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros previsto em lei, toda operação de transporte contará com o seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, podendo o seguro ser contratado:

I - Pelo contratante dos serviços, eximindo o transportador da responsabilidade de fazê-lo;

II - Pelo transportador, quando não for firmado pelo contratante.

Parágrafo único. As condições do seguro de transporte rodoviário de cargas obedecerão à legislação em vigor.

LEI Nº 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015.

Art. 15. A [Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 4º**

§ 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.

§ 4º O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos.

§ 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego.” (NR)

**RESOLUÇÃO Nº 2885, DE 09 DE SETEMBRO DE 2008 DOU de 23 DE
SETEMBRO DE 2008 ANTT
TÍTULO II DO EMBARCADOR**

Art. 6º Considera-se embarcador o proprietário originário da carga contratante do serviço de transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Equipara-se, ainda, ao embarcador o contratante do serviço de transporte rodoviário de cargas, que não seja o proprietário originário da carga ou a empresa transportadora que subcontratar serviço de transporte rodoviário de carga.

§ 2º Considera-se contratante do transporte rodoviário de cargas, nos termos deste artigo, o responsável pelo pagamento do frete, seja na origem ou no destino do percurso contratado.

Art. 7º Compete ao embarcador:

I - adquirir e repassar ao transportador rodoviário de carga, no ato do embarque, o Vale-Pedágio obrigatório, independentemente do frete, correspondente ao tipo de veículo, no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino, observando o disposto no parágrafo único do art. 3º desta Resolução; e

II - registrar, no documento comprobatório de embarque, o valor do Vale-Pedágio obrigatório e o número de ordem do seu comprovante de compra ou anexar o comprovante da compra disponibilizado pela operadora de rodovia sob pedágio ou pela empresa fornecedora do Vale-Pedágio.

Art. 29. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 30. Ficam revogadas as Resoluções nº 673, de 4 de agosto de 2004, e nº 715, de 31 de agosto de 2004.

BERNARDO FIGUEIREDO Diretor-Geral

RESOLUÇÃO Nº 4.799, DE 27 DE JULHO DE 2015

Regulamenta procedimentos para inscrição e manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, RNTRC; e dá outras providências.

CAPÍTULO III

**DAS CONDIÇÕES PARA O REGISTRO DOS TRANSPORTADORES
RODOVIÁRIOS REMUNERADOS DE CARGAS**

Seção I

Dos requisitos para inscrição e manutenção no RNTRC

Art. 6º Para inscrição e manutenção do cadastro no RNTRC, o TRRC deve atender aos seguintes requisitos, de acordo com as categorias:

III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC:

- a) possuir Cadastro Nacional das Pessoas Jurídicas – CNPJ ativo;
- b) estar constituída na forma da Lei específica tendo a atividade de transporte rodoviário de cargas como atividade econômica;
- c) ter responsáveis legais idôneos e com CPF ativo;
- d) ter Responsável Técnico idôneo e com CPF ativo com, pelo menos, três anos na atividade, ou aprovação em curso específico;
- e) comprovar possuir, por meio do Ato Constitutivo, no mínimo, vinte cooperados;
- f) ter registro na Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB ou na entidade estadual, se houver, mediante apresentação dos estatutos sociais e suas alterações posteriores, e
- g) ser o cooperado proprietário, coproprietário ou arrendatário de pelo menos um veículo automotor de carga categoria “aluguel”, na forma regulamentada pelo CONTRAN.

§ 1º Para efeito do cumprimento da alínea “g”, inciso III deste artigo, a CTC deverá comprovar a propriedade ou a posse de veículos em nome de cada um de seus cooperados.

§ 2º A CTC poderá comprovar a propriedade ou a posse de veículo automotor de carga e de implementos rodoviários em seu nome, respeitado o requisito estabelecido na alínea “g”, inciso III deste artigo.

§ 3º A relação societária entre cooperado e cooperativa poderá ser comprovada pela ficha matrícula prevista na legislação específica e/ou certidão de sócio.

Art. 7º Será considerado para a comprovação da experiência de:

I - TAC: ter sido inscrito no RNTRC, e

II - Responsável Técnico: ter atuado como tal em ETC e/ou CTC, inscrita(s) no RNTRC.

Seção III

Dos veículos automotores de carga e implementos rodoviários

Art. 13. Os veículos automotores de carga e os implementos rodoviários devem ser cadastrados na frota do transportador inscrito no RNTRC.

§ 2º Compõem a frota da CTC os veículos automotores de carga e de implementos rodoviários cadastrados e vinculados ao seu registro no RNTRC.

Art. 14. Comprovar-se-á a propriedade ou a posse de veículo automotor de carga e de implemento rodoviário quando o transportador ou cooperado estiver no exercício, pleno ou não, de alguns dos poderes inerentes à propriedade do veículo, estabelecidos em contrato de comodato, aluguel, arrendamento e afins, devidamente anotado junto ao Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAL.

CAPÍTULO IV

DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO REMUNERADO DE CARGAS

Art. 22. Na realização do transporte rodoviário de cargas é obrigatória a emissão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais-MDF-e, como documento que caracteriza a operação de transporte, as obrigações e as responsabilidades das partes e a natureza fiscal da operação, respeitado o art. 744 do Código Civil.

§ 1º O emitente do documento fiscal deve autorizar a ANTT a ter acesso ao conteúdo digital do documento, mediante o preenchimento do CNPJ da ANTT em campo específico.

§ 2º O Documento Auxiliar do Manifesto de Documentos Fiscais-DAMDFE, correspondente ao MDF-e deverá ser impresso para acompanhar a carga desde o início da viagem.

§ 3º Será obrigatória a emissão de Conhecimento ou Contrato de Transporte como documento que caracteriza a operação de transporte nos termos estabelecidos no caput apenas nos casos em que é vedada pela legislação a emissão de MDF-e.

§ 4º O contrato, quando utilizado como documento que caracteriza a operação de transporte é de porte obrigatório na prestação do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas durante toda a viagem ou, no caso de utilização do Conhecimento de Transporte Eletrônico, é de porte obrigatório o Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico.

Art. 32. O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar os horários de chegada e saída do veículo automotor de carga nas dependências dos respectivos estabelecimentos.

Art. 33. Sem prejuízo do seguro de responsabilidade civil contra danos a terceiros, previsto em Lei, toda a operação de transporte contará com seguro contra perdas ou danos causados à carga, de acordo com o que seja estabelecido no contrato de transporte, podendo o seguro ser contratado:

I - pelo contratante do transporte, eximindo o transportador da responsabilidade; ou

II - pelo transportador, quando não for firmado pelo contratante do transporte.

Art. 36. Constituem infrações, quando:

I - o transportador, inscrito ou não no RNTRC, evadir, obstruir ou, de qualquer forma, dificultar a fiscalização durante o transporte rodoviário de cargas: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais);

II - o contratante contratar o transporte rodoviário remunerado de cargas de transportador sem inscrição no RNTRC ou com inscrição vencida, suspensa ou cancelada: multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais);

III - o embarcador ou destinatário deixar de fornecer documento comprobatório do horário de chegada e saída do transportador nas dependências da origem ou do destino da carga ou apresentar informação em desacordo com o art. 32: multa de 5% sobre o valor da carga, limitada ao mínimo de R\$550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e máximo de R\$10.500,00 (dez mil e quinhentos reais).

IV - o embarcador ou destinatário emitir o documento obrigatório definido no art. 32 desta Resolução para fins de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiro e mediante remuneração, em desacordo ao regulamentado: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);

V - o TRRC:

a) deixar de atualizar as informações cadastrais: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e suspensão do registro até a regularização;

- b) apresentar informação falsa para inscrição no RNTRC: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais), cancelamento do RNTRC e impedimento de obter um novo registro pelo prazo de 2 (dois) anos;
 - c) impedir, obstruir ou, de qualquer forma, dificultar o acesso às dependências, às informações e aos documentos solicitados pela fiscalização: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) e suspensão do RNTRC até cessar a ação;
 - d) mantiver veículo automotor de carga ou implemento rodoviário cadastrado no RNTRC com identificação visual falsa ou adulterada: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais);
- VI - o TRRC mantiver veículo automotor de carga cadastrado no RNTRC:
- a) sem o Dispositivo de Identificação Eletrônica no veículo automotor de carga ou em desacordo com o regulamentado: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);
 - b) como Dispositivo de Identificação Eletrônica de outro veículo automotor de carga: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais);
 - c) com o Dispositivo de Identificação Eletrônica fraudado, violado ou adulterado: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais); e
 - d) com qualquer dispositivo que impeça a correta leitura do sinal gerado pelo Dispositivo de Identificação Eletrônica: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais) e suspensão do registro do transportador até regularização.
- VII - o transportador inscrito ou não no RNTRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração em veículo de categoria "particular": multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais);
- VIII - o TRRC efetuar transporte rodoviário de carga por conta de terceiro e mediante remuneração:
- a) sem portar o documento obrigatório de que trata o art. 22 desta Resolução ou não apresentar Nota Fiscal de que trata o art. 32: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);
 - b) sem indicar o número da apólice do seguro contra perdas ou danos causados à carga, acompanhada da identificação da seguradora na documentação que acoberta a operação de transporte: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);
 - c) em veículo automotor de carga ou implemento rodoviário não cadastrado na frota do transportador rodoviário remunerado de cargas inscrito no RNTRC: multa de R\$ 750,00 (setecentos e cinquenta reais);
 - d) com o registro no RNTRC suspenso ou vencido: multa de R\$ 1.000,00 (mil reais);
 - e) sem estar inscrito no RNTRC: multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais);
 - f) sem contratar o seguro contra perdas ou danos causados à carga ou empreender viagem com apólice em situação irregular: multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais);
 - g) com o registro cancelado no RNTRC: multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), e
 - h) para fins de consecução de atividade tipificada como crime: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais), cancelamento do RNTRC e impedimento de obter registro pelo prazo de até 2 (dois) anos.

§ 1º O TRRC será advertido por escrito para substituição, no prazo de 15 (quinze) dias, do Dispositivo de Identificação Eletrônica inoperante, quando identificadas as situações descritas na alínea “a” do inciso VI deste artigo.

§ 2º Em caso de descumprimento do prazo do § 1º deste artigo, aplicar-se-á a multa prevista na alínea “a” do no inciso VI deste artigo.

§ 3º O transportador que deixar de indicar o real infrator, quando for o caso e instado a fazê-lo, assumirá a responsabilidade pelo pagamento do valor integral da multa aplicada.

Resolução ANTT/DC Nº 5862 DE 17/12/2019

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições conferidas pelo inciso II do art. 20 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, fundamentada no Voto DWE - 273, de 21 de novembro de 2019, e no que consta do Processo nº 50500.339642/2019-51;

Considerando que a minuta de resolução foi submetida à Audiência Pública nº 004/2019, realizada entre o período de 24 de maio de 2019 e 23 de junho de 2019, com o objetivo de revisar a Resolução nº 3.658, de 19 de abril de 2011, que trata do Pagamento Eletrônico de Frete,

Resolve:

Art. 1º Esta resolução tem por objetivo regulamentar o cadastro da Operação de Transporte necessário para a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT e os meios de pagamentos do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 2º Para fins desta Resolução, considera-se:

I - Arranjo de Pagamento: conjunto de regras e procedimentos que disciplinam a prestação de determinado serviço de pagamento ao público, aceito por mais de um recebedor, mediante acesso direto pelos usuários finais, pagadores e recebedores;

II - Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT: o código numérico obtido por meio do cadastramento da Operação de Transporte nos sistemas específicos;

III - Consignatário: aquele que recebe as mercadorias transportadas em consignação, indicado no cadastramento da Operação de Transporte ou nos respectivos documentos fiscais;

IV - Conta de Pagamento: conta destinada à execução de transações de pagamento em moeda eletrônica realizadas com base em fundos denominados em reais;

V - Contratado: transportador, devidamente inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC, que for contratado para efetuar a Operação de Transporte, indicado no cadastramento da Operação de Transporte;

VI - Contratante: pessoa contratualmente responsável pelo pagamento do valor do frete ao transportador contratado para prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas, indicado no cadastramento da Operação de Transporte;

VII - Descrição dos Negócios: documento entregue pelas pessoas jurídicas interessadas em atuar como Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete - IPEF que contém os arranjos de pagamentos dos quais farão parte, a sistemática de funcionamento, a indicação dos serviços a serem prestados, o público-alvo, a área de atuação, o local da sede e das eventuais dependências;

VIII - Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete - IPEF: instituição de pagamento, do tipo emissor de moeda eletrônica ou emissor de instrumento de pagamento pós-pago, legalmente estabelecida nos termos da Lei nº 12.865, de 09 de outubro de 2013 e demais normas do Banco Central do Brasil, e habilitada na Agência Nacional de Transportes Terrestres, nos termos desta Resolução;

IX - Operação de Transporte: viagem decorrente da prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração;

X - Proprietário da carga: o remetente ou o destinatário da carga transportada, conforme informações dos respectivos documentos fiscais;

XI - Subcontratado: o transportador contratado pelo subcontratante para realizar a Operação de Transporte, conforme indicado no cadastramento da Operação de Transporte;

XII - Subcontratante: o transportador ou Operador de Transporte Multimodal - OTM que contratar transportador para realizar a Operação de Transporte anteriormente pactuada entre contratante e contratado, atraindo para si a responsabilidade pelo pagamento do valor do frete ao subcontratado, conforme indicado no cadastramento da Operação de Transporte;

XIII - Transportador Autônomo de Cargas - TAC: pessoa física que exerce, habitualmente, atividade profissional de transporte rodoviário remunerado de cargas, por sua conta e risco, como proprietária, coproprietária ou arrendatária de até três veículos automotores de cargas; e

XIV - TAC-equiparado: as Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas - ETCs que possuírem até três veículos automotores de carga em sua frota registrada no RNTRC, considerados na data do cadastramento do CIOT ou, na sua ausência, no início da viagem, e todas as Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas - CTCs.

Art. 3º Para fins de aplicação e interpretação, os dispositivos que tratem do cadastramento da Operação de Transporte e correspondente **geração do CIOT são aplicáveis a todos os transportadores**, enquanto aqueles que tratem da forma de pagamento são aplicáveis às Operações de Transporte realizadas por TAC e TAC equiparado.

Art. 4º O pagamento do frete ao TAC ou ao TAC-equiparado será efetuado obrigatoriamente por meio de:

I - crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive conta poupança e conta de pagamento; ou

II - meios de pagamento eletrônico de frete de IPEF habilitada pela ANTT.

§ 1º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, serão solidariamente responsáveis pela obrigação prevista neste artigo, resguardado o direito de regresso destes contra os primeiros.

§ 2º As CTCs deverão efetuar o pagamento do valor pecuniário devido aos seus cooperados por um dos meios de pagamento indicados neste artigo.

§ 3º Cabe ao TAC ou TAC-equiparado escolher o meio de pagamento do valor do frete entre os indicados no caput deste artigo.

Art. 5º O contratante ou, quando houver, o subcontratante do transporte, deverá cadastrar a Operação de Transporte, com subsequente geração e recebimento do CIOT, por meio de:

I - IPEF; ou

II - integração dos sistemas dos contratantes ou subcontratantes com os sistemas da ANTT, para as operações de transporte em que são partes.

§ 1º O cadastramento da Operação de Transporte, com subsequente geração e recebimento do CIOT, será gratuito e deverá ser feito pela internet.

§ 2º A IPEF poderá disponibilizar outras soluções associadas ao cadastramento da Operação de Transporte e geração do CIOT, **sendo facultada a cobrança**, observado especialmente o disposto no Art. 15.

§ 3º O cadastramento da Operação de Transporte nos termos do inciso II fica condicionado ao atendimento dos requisitos técnicos estabelecidos pela Agência.

Art. 6º Para o cadastramento da Operação de Transporte e a geração do CIOT, será necessário informar:

I - O RNTRC e o CPF ou CNPJ do contratado e, se existir, do subcontratado;

II - o nome, a razão ou denominação social, o CPF ou CNPJ, e o endereço do contratante e do destinatário da carga;

III - o nome, a razão ou denominação social, o CPF ou CNPJ, e o endereço do subcontratante e do consignatário da carga, se existirem;

IV - os endereços de origem e de destino da carga, **com a distância entre esses dois pontos**;

V - o tipo e a quantidade da carga;

VI - **o valor do frete pago** ao contratado e, **se existir, ao subcontratado**, com a indicação da forma de pagamento e do responsável pela sua liquidação;

VII - **o valor do piso mínimo de frete aplicável à Operação de Transporte**;

VIII - o valor do Vale-Pedágio obrigatório desde a origem até o destino, se aplicável;

IX - as placas dos veículos que serão utilizados na Operação de Transporte;

X - a data de início e término da Operação de Transporte; e

XI - dados da Instituição, número da agência e da conta onde foi ou será creditado o pagamento do frete.

§ 1º A ANTT detalhará a forma de preenchimento das informações especificadas neste artigo e poderá, justificadamente, acrescentar informações relacionadas ou facultar o preenchimento de alguns dos dados acima, bem como postergar o momento de seu fornecimento, **podendo requerer que a IPEF comprove a liquidação financeira do frete quando o pagamento ocorrer na forma do inciso II do art. 4º desta Resolução.**

§ 2º A geração do CIOT com valores diferentes daqueles correspondentes ao da efetiva contratação do frete poderá caracterizar fraude, ensejando o encaminhamento da ocorrência aos órgãos e autoridades competentes, para apuração, sem prejuízo da aplicação das penalidades administrativas cabíveis.

Art. 7º A conta utilizada para o pagamento do valor do frete deverá ser de titularidade do contratado ou subcontratado, conforme o caso.

Parágrafo único. O pagamento do valor do frete por meio de depósito em conta sem o cadastramento da respectiva Operação de Transporte não impedirá a aplicação das penalidades previstas nesta Resolução.

Art. 8º A pessoa física que contratar o TAC ou TAC-equiparado para o transporte de cargas de sua propriedade e sem destinação comercial poderá efetuar o pagamento do valor do frete por qualquer meio aceito pelo transportador.

CAPÍTULO II

DA HABILITAÇÃO E DA APROVAÇÃO

Art. 9º A ANTT habilitará as IPEFs sempre que cumpridos os requisitos previstos nesta Resolução.

Parágrafo único. A ANTT poderá, a qualquer tempo, efetuar diligências e solicitar o envio de documentos, inclusive aqueles solicitados por ocasião da habilitação, a fim de verificar o cumprimento dos requisitos previstos nesta Resolução.

Seção I

Da Habilitação das Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete

Art. 10. As pessoas jurídicas interessadas em atuar como IPEF deverão apresentar à ANTT requerimento, nos termos do modelo disponibilizado pela Agência, contendo o pedido de habilitação e acompanhado dos seguintes documentos e informações:

I - contrato social da empresa, consolidado ou acompanhado de todas as alterações, no caso de sociedade comercial, ou do Estatuto e da ata de eleição da administração em exercício, no caso de sociedade anônima ou cooperativa, em que conste a administração de meios de pagamento entre suas atividades sociais;

II - certidão negativa de falência ou recuperação judicial expedida pelo distribuidor judicial da comarca do município onde a pessoa jurídica está sediada;

III - certidão de regularidade para com a Fazenda Estadual relativa à sua sede;

IV - certidão de regularidade para com a Fazenda Municipal relativa à sua sede;

V - procuração outorgada ao signatário do pedido, caso este não seja seu representante legal;

VI - informações que comprovem a regularidade junto ao Banco Central do Brasil - Bacen para funcionar como Instituição de Pagamento;

VII - descrição do negócio, conforme definido no Art. 2º desta Resolução; e

VIII - Certificado de Conformidade das ferramentas tecnológicas que suportarão as regras do negócio e os modelos operacionais de gerenciamento de seus Meios de Pagamento Eletrônico de Frete expedido por entidade acreditada pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial (Inmetro).

§ 1º Apresentados documentos previstos no caput deste artigo, a análise do pedido de habilitação ficará condicionada à verificação e à comprovação, pela ANTT, dos seguintes itens:

I - comprovação de inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica - CNPJ;

II - inexistência de inscrição na Dívida Ativa da ANTT;

III - regularidade relativa à Créditos Tributários Federais e à Dívida Ativa da União;

IV - regularidade relativa a débitos trabalhistas através de Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas - CNDT; e

V - regularidade relativa ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - CRF/FGTS.

§ 2º A ANTT poderá solicitar documentos complementares que entender necessários à análise do pedido, indicando o prazo para cumprimento não inferior a dez dias.

§ 3º Para efeito do disposto neste artigo, serão consideradas recebidas, para todos os fins, as mensagens, comunicações e notificações enviadas para os endereços eletrônicos indicados no pedido de habilitação ou que tiveram o pedido de alteração formalmente pleiteados na ANTT.

§ 4º O pedido de habilitação será liminarmente indeferido caso não contenha informações mínimas previstas nesta Resolução.

§ 5º A ANTT poderá conceder prazo de até 30 (trinta) dias para que a requerente complemente a documentação inicialmente apresentada.

Art. 11. Atendidos os requisitos previstos nesta Resolução, o pedido será submetido à deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.

Art. 12. A habilitação e a aprovação de que trata esta Resolução não poderão ser objeto de qualquer tipo de transferência ou cessão, excetuados os casos de fusão, cisão e incorporação de sociedades, se aprovados pela Diretoria-Colegiada da ANTT.

§ 1º Para aprovação de fusão, cisão e incorporação de sociedades, a ANTT poderá exigir documentos requeridos para habilitação ou outros que esta Autarquia Federal entenda como necessários.

§ 2º Não implica transferência ou cessão o estabelecimento de parcerias ou a contratação de terceiros para viabilizar a implantação do modelo apontado na descrição do negócio, desde que aprovado pela ANTT.

Art. 13. Qualquer alteração nas condições de habilitação de que trata esta Resolução deverá ser comunicada pela Instituição à ANTT, no prazo máximo de 30 (trinta) dias de sua ocorrência, podendo ensejar, em caso de reiterado descumprimento, a suspensão por até 180 dias ou o cancelamento da habilitação outorgada.

Seção II

Dos Meios de Pagamento Eletrônico de Frete

Art. 14. Os meios de pagamento eletrônico de frete consistirão em recursos tecnológicos por meio dos quais será possível efetuar créditos para pagamento dos fretes aos contratados e deverão possuir tecnologia que permita a:

I - utilização para operações de saque e débito;

II - individualização do contratado ou subcontratado, quando existir, pelo número do CPF ou CNPJ; e

III - utilização de senha ou outro meio que impeça o seu uso não autorizado.

§ 1º Todos os valores creditados nos meios de pagamento eletrônico de frete serão de livre utilização e movimentação e não poderão sofrer qualquer vinculação, exceto o referente ao Vale-Pedágio obrigatório.

§ 2º É vedado o crédito de valores nos meios de pagamento eletrônico de frete decorrente da prestação de serviço de transporte rodoviário de cargas sem o respectivo CIOT.

Seção III

Dos Valores dos Serviços

Art. 15. Não poderão ser cobrados do TAC ou TAC-equiparado os valores referentes:

- I - ao cadastro na IPEF, à emissão ou ao fornecimento relativos à primeira via do meio de pagamento;
- II - à consulta de saldo ou extrato, por qualquer meio, sem impressão;
- III - à impressão de um extrato mensal da respectiva movimentação, quando solicitado;
- IV - ao envio de um extrato anual, consolidado mês a mês, dos créditos efetuados no meio de pagamento;
- V - ao crédito dos valores devidos pela prestação do serviço de transporte;
- VI - ao uso na função débito;
- VII - à emissão da primeira via de um adicional do meio de pagamento, para pessoa física dependente do TAC, quando solicitado;
- VIII - uma transferência por CIOT, sem limite de valores, para conta da titularidade do contratado ou subcontratado, em qualquer instituição financeira e demais instituições autorizadas a funcionar pelo Banco Central do Brasil; e
- IX - até quatro saques por mês.

§ 1º Os valores dos serviços prestados aos contratados ou subcontratados, relacionados ao uso excedente de meios de pagamento eletrônico de frete, não poderão ser estabelecidos em razão de nível de relacionamento, quantidade ou valor de movimentação e, no caso de arranjos fechados, deverão ser compatíveis com os valores adotados nos arranjos abertos.

§ 2º Os valores dos serviços mencionados no parágrafo anterior deverão ser informados no sítio eletrônico das IPEFs.

CAPÍTULO III DAS OBRIGAÇÕES

Seção I Do Contratante e do Subcontratante

Art. 16. Constituem obrigações do contratante e do subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas:

- I - efetuar o pagamento do valor do frete de TAC e TAC-equiparado na forma prevista nesta Resolução;
- II - comunicar à ANTT e ao Bacen qualquer tentativa de uso irregular ou fraude nos meios de pagamento de frete;
- III - não efetuar qualquer deságio ou desconto de valores sobre o montante devido pela prestação do serviço de transporte, exceto no caso previsto no § 1º do art. 14;
- IV - efetuar o cadastramento da Operação de Transporte na forma estabelecida nesta Resolução;
- V - disponibilizar ao contratado ou subcontratado relatórios mensais e anual consolidados, contendo todas as informações constantes das Operações de Transporte, consoante o Art. 6º, desta Resolução, que tenham sido cadastradas sob o seu CPF ou CNPJ;
- VI - isentar o TAC ou TAC-equiparado do pagamento do valor das tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas, nos termos da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 ; e
- VII - garantir a confiabilidade e a confidencialidade de todas as informações relativas ao frete dos contratados e subcontratados.

Parágrafo único. Na utilização de meio de pagamento eletrônico de frete pelo contratante ou subcontratante, o cadastramento da Operação de Transporte e o envio dos relatórios de que trata o inciso V deste artigo caberá à IPEF, quando assim for estabelecido entre as partes.

Seção II

Da Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete

Art. 17. Constituem obrigações da IPEF, além daquelas já previstas nesta Resolução:

- I - disponibilizar à ANTT todos os dados relativos a cada CIOTs, previstos no art. 6º desta Resolução;
- II - disponibilizar ao contratante, subcontratante, ao contratado e subcontratado os relatórios mensais relativos aos seus respectivos CIOTs;
- III - disponibilizar ao contratante, subcontratante, ao contratado e subcontratado os meios necessários ao cumprimento das obrigações previstas na forma desta Resolução;
- IV - disponibilizar aos contratantes ou subcontratantes, o cadastramento da Operação de Transporte, conforme disposto no art. 5º desta Resolução;
- V - disponibilizar serviços de atendimento ao cliente através de contato telefônico gratuito e correio eletrônico, nos termos do Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008 ;
- VI - enviar ao contratado ou subcontratado o comprovante de renda anual, consolidado mês a mês, dos créditos de frete;
- VII - fornecer ao proprietário ou consignatário da mercadoria transportada as informações relativas aos seus respectivos embarques, mediante informações relacionadas ao CIOT;
- VIII - registrar e apurar as denúncias feitas por usuários, motivadas pelo descumprimento das obrigações previstas nesta Resolução, inclusive as referentes à rede credenciada, em até 20 (vinte) dias;
- IX - garantir a confiabilidade e a confidencialidade de todas as informações constantes dos sistemas relacionados aos meios de pagamento eletrônico de frete;
- X - permitir ao TAC ou TAC-equiparado o uso gratuito de serviços, conforme estabelecido no art. 15;
- XI - possuir sistema de contingência que suporte o cadastramento das Operações de Transporte, a geração de CIOTs e a operação dos meios de pagamento eletrônico de forma ininterrupta, salvo caso fortuito ou força maior;
- XII - suspender o uso do meio de pagamento sempre que identificar indícios de uso irregular ou fraude e informar à ANTT e ao Bacen sobre a ocorrência;
- XIII - repassar o crédito dos valores devidos ao contratado ou subcontratado imediatamente após liberação pelo contratante ou subcontratante;
- XIV - não atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico de fato ou de direito, o qual se apresente como contratante de TAC e TAC-equiparado; e
- XV - coibir a utilização do meio de pagamento em estabelecimentos comerciais, para aquisição de bens ou serviços, com preço superior ao cobrado ao público geral.

Parágrafo único. Os dados e as informações previstos no inciso I deste artigo abrangem todas as Operações de Transporte que tenham sido cadastradas por meio da IPEF e serão disponibilizados à ANTT na forma e periodicidade a ser definida pela Agência.

Art. 18. É vedado à IPEF restringir o acesso aos créditos ou vincular a utilização do meio de pagamento eletrônico de frete pelo transportador à aquisição de bens ou utilização de outros serviços.

CAPÍTULO IV

DAS INFRAÇÕES E DAS MEDIDAS PREVENTIVAS

Art. 19. O descumprimento do estabelecido nesta Resolução sujeitará o infrator às penalidades previstas no art. 21 da Lei nº 11.442, de 2007 , cuja aplicação obedecerá às seguintes disposições:

- I - o contratante ou subcontratante do serviço de transporte rodoviário de cargas que:
 - a) cobrar do contratado ou subcontratado os valores referentes aos serviços descritos no art. 15 desta Resolução: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais), por serviço cobrado e por transportador;
 - b) desviar, por qualquer meio, o pagamento do frete em proveito próprio ou de terceiro diverso do contratado: multa de cem por cento do valor do frete, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil quinhentos reais);
 - c) efetuar o pagamento do frete, no todo ou em parte, de forma diversa da prevista nesta Resolução: multa de cinquenta por cento do valor total de cada frete irregularmente pago, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

d) efetuar qualquer deságio no frete ou cobrança de valor para efetivar os devidos créditos nos meios de pagamento previstos nesta Resolução: multa de cem por cento do valor do frete, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

e) deixar de respeitar a escolha do meio de pagamento por parte do transportador, de acordo com o art. 4º desta Resolução: multa de cinquenta por cento do valor total de cada frete irregularmente pago, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

f) deixar de cadastrar a Operação de Transporte: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais);

g) gerar, com intuito de burlar a fiscalização, CIOT com dados divergentes daqueles correspondentes ao da efetiva contratação do frete: multa de cem por cento do valor do piso mínimo de frete aplicável à Operação de Transporte, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais); e

h) deixar de cadastrar o Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT no Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais).

II - o contratado que:

a) permitir, por ação ou omissão, o uso dos meios de pagamento de frete de sua titularidade de forma irregular ou fraudulenta: multa de R\$ 1.100,00 (mil e cem reais) e, em caso de reincidência, o cancelamento do RNTRC.

III - a IPEF que:

a) cobrar dos contratados qualquer valor, a qualquer título, pela utilização dos serviços gratuitos previstos nesta Resolução: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);

b) deixar de repassar o crédito do frete após a liberação pelo contratante: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais);

c) deixar de repassar à ANTT todas as informações relativas aos meios de pagamento de frete e às Operações de Transporte: multa de R\$ 1.100,00 (mil e cem reais) por solicitação;

d) restringir a utilização do meio de pagamento eletrônico de frete por contratado, em virtude de situação cadastral junto aos órgãos de proteção ao crédito: multa de R\$ 1.100,00 (mil e cem reais), por mês e por contratado;

e) restringir o acesso aos créditos ou vincular a utilização do meio de pagamento eletrônico de frete pelo transportador à aquisição de bens ou utilização de outros serviços: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), por operação e por transportador;

f) deixar de comunicar, no prazo máximo de trinta dias, qualquer alteração nas condições de habilitação e aprovação de que trata esta Resolução: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais);

g) atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico de fato ou de direito, o qual se apresente como contratante de TAC e seus equiparados: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), suspensão por até 180 dias (cento e oitenta) ou cancelamento da habilitação, em caso reincidência;

h) deixar de disponibilizar os serviços de atendimento aos usuários dos meios de pagamento de frete nos termos do Decreto nº 6.523, de 2008 : multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), suspensão por até 180 (cento e oitenta) dias ou cancelamento da habilitação, em caso reincidência;

i) deixar de disponibilizar aos contratantes e contratados, pela internet, o cadastramento da Operação de Transporte, conforme disposto nos arts. 5º e 6º desta Resolução: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), suspensão por até 180 (cento e oitenta) dias ou cancelamento da habilitação, em caso reincidência;

j) paralisar a operação dos meios necessários ao cumprimento das obrigações previstas na Lei nº 11.442, de 2007, e nesta Resolução, sem prévia autorização da ANTT: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), suspensão por até 180 (cento e oitenta) dias ou cancelamento da habilitação, em caso reincidência;

k) permitir, por ação ou omissão, ou sem o consentimento da ANTT, o acesso de terceiros não relacionados à Operação de Transporte às informações constantes dos sistemas e meios de pagamento de frete: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), suspensão por até 180 (cento e oitenta) dias ou cancelamento da habilitação, em caso reincidência; e

I) realizar o cadastramento da Operação de Transporte ou geração de CIOT em processo de contingência sem prévio aviso à ANTT e sem justificativa operacional relevante: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), suspensão por até 180 (cento e oitenta) dias ou cancelamento da habilitação, em caso de reiterado descumprimento.

IV - quem comercializar meio de pagamento eletrônico sem habilitação outorgada pela ANTT: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), por ocorrência.

V - quem comercializar carta-frete ou outro meio de pagamento similar como forma de pagamento do valor do frete ao TAC ou TAC-equiparado: multa de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), por ocorrência.

§ 1º A aplicação da penalidade não elidirá o cumprimento da obrigação.

§ 2º Não sendo identificado o contratante ou o subcontratante do serviço de transporte, o consignatário e o proprietário da carga responderão, solidariamente, pelas infrações previstas no inciso I deste artigo, resguardado o direito de indicar, comprovadamente, o contratante ou o subcontratante do transporte.

Art. 20. A reincidência, genérica ou específica, acarretará a aplicação da penalidade pela nova infração acrescida de cinquenta por cento do valor da última penalidade aplicada em definitivo, até o limite legal de R\$ 10.500,00.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, ocorrerá reincidência quando o agente cometer nova infração depois de ter sido punido anteriormente por força de decisão definitiva, salvo se decorridos mais de três anos do cumprimento da respectiva penalidade.

§ 2º A reincidência será genérica quando as infrações cometidas forem de natureza diversa e será específica quando da mesma natureza.

§ 3º Para efeitos do § 2º deste artigo, consideram-se infrações da mesma natureza aquelas de idêntica tipificação legal, regulamentar ou contratual.

Art. 21. Caso a IPEF deixe de atender às respectivas condições de habilitação ou de aprovação, será instada a pronunciar-se por escrito no prazo de trinta dias, contados da ciência da respectiva intimação, sob pena de ter cancelada a habilitação ou a aprovação.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 22. Fica vedada a utilização de "Carta-Frete" ou outro meio de pagamento similar, bem como de qualquer outro meio de pagamento não previsto nesta Resolução para fins de remuneração do TAC ou TAC-equiparado, decorrente da prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

Art. 23. A ANTT zelar pela confidencialidade da descrição do negócio e dos meios tecnológicos informados nos pedidos de habilitação e aprovação de meios de pagamento eletrônico de frete.

Art. 24. A Superintendência competente para regulamentar o transporte rodoviário e multimodal de cargas se incumbirá de definir e disponibilizar, quando necessário, o detalhamento dos procedimentos e requisitos técnicos mencionados nos dispositivos desta Resolução.

Art. 25. As IPEFs terão 15 (quinze) dias para adequar seus sistemas informatizados, a contar da data de entrada em vigor desta Resolução.

§ 1º Até a adequação dos sistemas, no prazo mencionado no caput, a obrigatoriedade de cadastrar a Operação de Transporte e da correspondente geração do CIOT será aplicável aos casos de contratação ou subcontratação de TAC e TACequiparado.

§ 2º O inciso II do art. 5º desta Resolução entrará em vigor em 240 (duzentos e quarenta) dias, a contar da vigência desta Resolução.

Art. 26. As penas previstas nesta Resolução aplicam-se a fatos ocorridos a partir de sua vigência.

Art. 27. Fica revogada a Resolução nº 3.658, de 19 de abril de 2011 .

Art. 28. Esta Resolução entra em vigor após 30 (trinta) dias de sua publicação oficial.

MARIO RODRIGUES JUNIOR

Diretor-Geral

RESOLUÇÃO Nº 3.861, DE 10 DE JULHO DE 2012

“Art. 23.

VII - o valor do Vale-Pedágio obrigatório desde a origem até o destino, se for o caso;

....

XI - o Código Identificador da Operação de Transporte, conforme a regulamentação do art. 5º - A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.” (NR)

“Art. 34.

I - ...

a) sem portar os documentos obrigatórios definidos no art. 39: **multa de R\$ 550,00** (quinhentos e cinquenta reais);

“Art. 39. Sem prejuízo dos documentos requeridos por normas específicas, é obrigatória a apresentação à fiscalização, pelo transportador ou condutor:

I - do CRNTRC em tamanho natural ou reduzido, desde que legível, admitida a impressão em preto e branco, ou do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos – CRLV contendo o número do RNTRC; e

II - do Contrato ou do Conhecimento de Transporte, que poderá ser substituído por outro documento fiscal, desde que possua as informações definidas nos incisos II, III, IV, V, VIII, IX, X e XI do art. 23 desta Resolução.

Parágrafo único. O documento a ser apresentado à fiscalização, tratado no inciso II deste artigo, deve ser emitido por viagem e é de porte obrigatório na prestação do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas durante toda a viagem.” (NR)

Regulamento do ICMS aprovado pelo Decreto n. 6.080, de 28.09.2012 (Atualizado até o Decreto n. 11.492 de 02/07/2014)

Art. 234 - Tratando-se de subcontratação de serviço de transporte, a prestação será acobertada pelo conhecimento de transporte emitido pelo transportador contratante, observado o seguinte (art. 17 do Convênio SINIEF 06/1989, Convênios ICMS 125/1989 e Ajustes SINIEF 14/1989 , 15/1989 e 03/2002):

I - no campo "Observações" desse documento fiscal ou, se for o caso, do Manifesto de Carga, deverá constar a expressão: "Transporte subcontratado com, proprietário do veículo marca, placa n., UF" ;

II - no conhecimento de transporte emitido pelo subcontratado, no campo “Observações”, deverá constar informação de que se trata de serviço de subcontratação, bem como acerca da razão social e dos números de inscrição no CAD/ICMS e CNPJ do transportador contratante, ficando dispensada a sua apresentação no transporte.

Publicado no Diário Oficial Nº 8865 de 26 /12 / 2012 O GOVERNADOR DO ESTADO DO PARANÁ, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, inciso V, da Constituição Estadual, DECRETA:

Art. 1º- Fica introduzida no Regulamento do ICMS, aprovado pelo Decreto n. 6.080, de 28 de setembro de 2012, a seguinte alteração:

Alteração 34ª O inciso II do art. 234 passa a vigorar com a seguinte redação:

“II - no conhecimento de transporte emitido pelo subcontratado, no campo “Observações”, deverá constar informação de que se trata de serviço de subcontratação, bem como acerca da razão social e dos números de inscrição no CAD/ICMS e CNPJ do transportador contratante, ficando dispensada a sua apresentação no transporte.”

Art. 2º- Este Decreto entrará em vigor na data da sua publicação. Curitiba, 26 de dezembro de 2012, 191º da Independência e 124º da República.

Carlos Alberto Richa,
Governador do Estado

Clóvis Agenor Rogge,
Secretário de Estado da Fazenda, em exercício.
Loriane Leisli Azeredo,
Chefe da Casa Civil, em exercício

LEI 11.580

(Atualizada até a LEI Nº 16.370, de 29.12.2009)

CAPÍTULO XIV

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 55. Os infratores à legislação do ICMS ficam sujeitos às seguintes penalidades:

I - multa;

§ 1º Ficam sujeitos às seguintes multas os que cometerem as infrações descritas nos respectivos incisos:

IV - equivalente a 5% (cinco por cento) do valor do bem, mercadoria ou serviço, ao sujeito passivo que:

a) deixar de emitir ou de entregar documento fiscal em relação a bem, mercadoria ou serviço em operação ou prestação abrangidas por isenção, imunidade ou não-incidência do imposto;

c) executar prestação de serviço, abrangida por isenção, imunidade ou não-incidência do imposto, desacompanhada de documentação fiscal;

Comentário- A prestação de serviço de transporte no Paraná poderá ser acobertada tão-somente pelo conhecimento de transporte emitido pela transportadora contratante. Ou seja, junto com o transporte da mercadoria basta estar anexado o conhecimento de transporte do transportador contratante (emitido contra o tomador do serviço – remetente ou destinatário da mercadoria). Contudo, **caso o transportador contratado seja inscrito no CAD/ICMS obriga-se a emitir conhecimento de transporte para a contratante.**

Regulamento do ICMS

ANEXO IX - DOS DOCUMENTOS FISCAIS ELETRÔNICOS E AUXILIARES

CAPÍTULO I

DA NOTA FISCAL ELETRÔNICA - NF-e E DO DOCUMENTO AUXILIAR DA NF-e – DANFE

Art. 6º Previamente à concessão da Autorização de Uso da NF-e

Art. 7º Do resultado da análise referida no art. 6º deste Anexo, o fisco científicará o emitente:

§ 7º Deverá, obrigatoriamente, ser encaminhado ou disponibilizado “download” do arquivo da NF-e e seu respectivo Protocolo de Autorização de Uso (Ajustes SINIEF 12/09, 8/10 e 17/10):

I - ao destinatário da mercadoria, pelo emitente, imediatamente após o recebimento da autorização de uso da NF-e;

II - ao transportador contratado, pelo tomador do serviço, antes do início da prestação correspondente.

CAPÍTULO III DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE ELETRÔNICO - CT-e E DO DOCUMENTO AUXILIAR DO CONHECIMENTO DE TRANSPORTE ELETRÔNICO - DACTE

Art. 41.

III - da concessão da Autorização de Uso do CT-e.

II - identifica de forma única um CT-e

§ 9º O emitente do CT-e deverá encaminhar ou disponibilizar “download” do arquivo eletrônico do CT-e e seu respectivo protocolo de autorização ao tomador de serviço, observado leiaute e padrões técnicos definidos no MOC.

Nova redação do § 9º do art. 41 do Anexo IX, dada pelo Art.1º, alteração 100ª, do Decreto 7.807 de 22/03/2013.

Art. 44. É obrigatório o uso do DACTE, conforme leiaute estabelecido em Ato COTEPE, para acompanhar a carga durante o transporte ou para facilitar a consulta do CT-e prevista no art. 51 deste Anexo.

§ 1º O DACTE:

IV - será utilizado para acompanhar a carga durante o transporte somente após a concessão da Autorização de Uso do CT-e, de que trata o inciso III do art. 40, ou na hipótese prevista no art. 45, ambos deste Anexo.

AJUSTE SINIEF 21, DE 10 DE DEZEMBRO DE 2010

Institui o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais MDF-e.

Cláusula primeira - Fica instituído o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais - MDF-e -, modelo 58, que deverá ser utilizado pelos contribuintes do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre a Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, em substituição ao Manifesto de Carga, modelo 25, previsto no inciso XVIII do art. 1º do [Convênio SINIEF 06/89](#), de 21 de fevereiro de 1989 .

Cláusula segunda - MDF-e é o documento fiscal eletrônico, de existência apenas digital, cuja validade jurídica é garantida pela assinatura digital do emitente e Autorização de Uso de MDF-e pela administração tributária da unidade federada do contribuinte.

Cláusula terceira - O MDF-e deverá ser emitido:

I - pelo contribuinte emitente de CT-e de que trata o [Ajuste SINIEF 09/07](#), de 25 de outubro de 2007, no transporte de carga fracionada, assim entendida a que corresponda a mais de um conhecimento de transporte;

§ 1º O MDF-e deverá ser emitido nas situações descritas no *caput* e sempre que haja transbordo, redespacho, subcontratação ou substituição do veículo, do motorista, de contêiner ou inclusão de novas mercadorias ou documentos fiscais, bem como na hipótese de retenção imprevista de parte da carga transportada.

§ 4º A critério da unidade federada, a emissão do MDF-e poderá também ser exigida do contribuinte emitente de CT-e, no transporte de carga lotação, assim entendida a que corresponda a único conhecimento de transporte, e no transporte de bens ou mercadorias acobertadas por uma única NF-e, realizado em veículos próprios do emitente ou arrendados, ou mediante contratação de transportador autônomo de cargas.

§ 6º Nos casos de subcontratação, o MDF-e deverá ser emitido exclusivamente pelo transportador responsável pelo gerenciamento deste serviço, assim entendido aquele que detenha as informações do veículo, da carga e sua documentação, do motorista e da logística do transporte.

Cláusula décima quarta - O MDF-e deverá ser encerrado após o final do percurso descrito no documento e sempre que haja transbordo, redespacho, subcontratação ou substituição do veículo, do motorista, de contêiner, bem como na hipótese de retenção imprevista de parte da carga transportada, através do registro deste evento conforme disposto no Manual de Orientação do Contribuinte - MDF-e.

Parágrafo único. Encerrado o MDF-e, a administração tributária que autorizou o evento de encerramento deverá disponibilizá-lo às unidades federadas envolvidas.

Cláusula décima sétima - A obrigatoriedade de emissão do MDF-e será imposta aos contribuintes de acordo com o seguinte cronograma:

I - na hipótese de contribuinte emitente do CT-e de que trata o [Ajuste SINIEF 09/07](#), no transporte interestadual de carga fracionada, a partir das seguintes datas:

a) 2 de janeiro de 2014, para os contribuintes que prestam serviço no modal rodoviário relacionados no Anexo Único ao Ajuste SINIEF 09/07 e para os contribuintes que prestam serviço no modal aéreo;

b) 2 de janeiro de 2014, para os contribuintes que prestam serviço no modal ferroviário;

c) 1º de julho de 2014, para os contribuintes que prestam serviço no modal rodoviário, não optantes pelo regime do Simples Nacional e para os contribuintes que prestam serviço no modal aquaviário;

d) 1º de outubro de 2014, para os contribuintes que prestam serviço no modal rodoviário optantes pelo regime do Simples Nacional;

Art. 43. Esta Resolução entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.

Art. 44. Fica revogada a Resolução ANTT nº 3056, de 12 de março de 2009.

CARLOS NASCIMENTO
Diretor-Geral, Substituto

LEI 13.103 DE 02 DE MARÇO DE 2015

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

Vigência

A **PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a profissão nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - de transporte rodoviário de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no [inciso IV do art. 145 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;

III - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no exercício da profissão;

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;

V - se empregados:

a) não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

b) ter jornada de trabalho controlada e registrada de maneira fidedigna mediante anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos, a critério do empregador; e

c) ter benefício de seguro de contratação obrigatória assegurado e custeado pelo empregador, destinado à cobertura de morte natural, morte por acidente, invalidez total ou parcial decorrente de acidente, traslado e auxílio para funeral referentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3º Aos motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas é assegurado o pleno atendimento pelas unidades de saúde municipal, estadual e federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação.

Art. 4º O § 5º do art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo [Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 71.

[§ 5º](#) O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem.” (NR)

Art. 5º O art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo [Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 168

§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 7º Para os fins do disposto no § 6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.” (NR)

Art. 6º A Seção IV-A do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“TÍTULO III

CAPÍTULO I

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional

Empregado

‘Art. 235-A. Os preceitos especiais desta Seção aplicam-se ao motorista profissional empregado:

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.’ (NR)

‘Art. 235-B. São deveres do motorista profissional empregado:

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso controlado e registrado na forma do previsto no art. 67-E da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro;

VII - submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada 2 (dois) anos e 6 (seis) meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.

Parágrafo único. A recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.' (NR)

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

§ 1º Será considerado como trabalho efetivo o tempo em que o motorista empregado estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso e descanso e o tempo de espera.

§ 2º Será assegurado ao motorista profissional empregado intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo esse período coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no § 5º do art. 71 desta Consolidação.

§ 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

§ 4º Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional empregado permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, o repouso diário pode ser feito no veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em outro local que ofereça condições adequadas.

§ 5º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com o acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou compensadas na forma do § 2º do art. 59 desta Consolidação.

§ 6º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

§ 10. Em nenhuma hipótese, o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário.

§ 11. Quando a espera de que trata o § 8º for superior a 2 (duas) horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins do intervalo de que tratam os §§ 2º e 3º, sem prejuízo do disposto no § 9º.

§ 12. Durante o tempo de espera, o motorista poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º.

§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

§ 14. O empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa.

§ 15. Os dados referidos no § 14 poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente.

§ 16. Aplicam-se as disposições deste artigo ao ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista.' (NR)

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

§ 1º É permitido o fracionamento do repouso semanal em 2 (dois) períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 (trinta) horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem.

§ 2º A cumulatividade de descansos semanais em viagens de longa distância de que trata o caput fica limitada ao número de 3 (três) descansos consecutivos.

§ 3º O motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

§ 4º Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

§ 5º Nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 (setenta e duas) horas.

§ 6º Em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de jornada de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 7º Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo será considerado como tempo de descanso.

§ 8º Para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e entrega ao destino final.' (NR)

Art. 235-E. Para o transporte de passageiros, serão observados os seguintes dispositivos:

I - é facultado o fracionamento do intervalo de condução do veículo previsto na [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), em períodos de no mínimo 5 (cinco) minutos;

II - será assegurado ao motorista intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo ser fracionado em 2 (dois) períodos e coincidir com o tempo de parada obrigatória na condução do veículo estabelecido pela [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), exceto quando se tratar do motorista profissional enquadrado no [§ 5º do art. 71 desta Consolidação](#);

III - nos casos em que o empregador adotar 2 (dois) motoristas no curso da mesma viagem, o descanso poderá ser feito com o veículo em movimento, respeitando-se os horários de jornada de trabalho, assegurado, após 72 (setenta e duas) horas, o repouso em alojamento externo ou, se em poltrona correspondente ao serviço de leito, com o veículo estacionado.

‘[Art. 235-F.](#) Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.’ (NR)

‘[Art. 235-G.](#) É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei.’ (NR)

‘[Art. 235-H.](#) (Revogado).’ (NR)”

Art. 7º O Capítulo III-A da [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“CAPÍTULO III-A

‘[Art. 67-A.](#) O disposto neste Capítulo aplica-se aos motoristas profissionais:

I - de transporte rodoviário coletivo de passageiros;

II - de transporte rodoviário de cargas.

‘[Art. 67-C.](#) É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

§ 1º-A. Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas na condução de veículo rodoviário de passageiros, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção.

§ 2º Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção, devidamente registradas, o tempo de direção poderá ser elevado pelo período necessário para que o condutor, o veículo e a carga cheguem a um lugar que ofereça a segurança e o

atendimento demandados, desde que não haja comprometimento da segurança rodoviária.

§ 3º O condutor é obrigado, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, a observar o mínimo de 11 (onze) horas de descanso, que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso.

§ 4º Entende-se como tempo de direção ou de condução apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante, em curso entre a origem e o destino.

§ 5º Entende-se como início de viagem a partida do veículo na ida ou no retorno, com ou sem carga, considerando-se como sua continuação as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 6º O condutor somente iniciará uma viagem após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3º deste artigo.

§ 7º Nenhum transportador de cargas ou coletivo de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 6º.' (NR)

[Art. 67-E.](#) O motorista profissional é responsável por controlar e registrar o tempo de condução estipulado no art. 67-C, com vistas à sua estrita observância.

§ 1º A não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-C sujeitará o motorista profissional às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

§ 2º O tempo de direção será controlado mediante registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo e, ou por meio de anotação em diário de bordo, ou papeleta ou ficha de trabalho externo, ou por meios eletrônicos instalados no veículo, conforme norma do Contran.

§ 3º O equipamento eletrônico ou registrador deverá funcionar de forma independente de qualquer interferência do condutor, quanto aos dados registrados.

§ 4º A guarda, a preservação e a exatidão das informações contidas no equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e de tempo são de responsabilidade do condutor.”

Art. 8º A [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 132.

[§ 2º](#) Antes do registro e licenciamento, o veículo de carga novo, nacional ou importado, portando a nota fiscal de compra e venda ou documento alfandegário, deverá transitar embarcado do pátio da fábrica ou do posto alfandegário ao Município de destino.” (NR)

“[Art. 148-A.](#) Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran.

§ 2º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 5 (cinco) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

§ 3º Os condutores das categorias C, D e E com Carteira Nacional de Habilitação com validade de 3 (três) anos deverão fazer o exame previsto no § 1º no prazo de 1 (um) ano e 6 (seis) meses a contar da realização do disposto no caput.

§ 4º É garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame de que trata o caput, nos termos das normas do Contran.

§ 5º A reprovação no exame previsto neste artigo terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

§ 6º O resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto neste artigo ou no [§ 6º do art. 168 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº5.452, de 1º de maio de 1943](#).

§ 7º O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, nos termos das normas do Contran, vedado aos entes públicos:

I - fixar preços para os exames;

II - limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e

III - estabelecer regras de exclusividade territorial.”

“Art. 230.

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-C, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou coletivo de passageiros:

Infração - média;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável.

§ 1º Se o condutor cometeu infração igual nos últimos 12 (doze) meses, será convertida, automaticamente, a penalidade disposta no inciso XXIII em infração grave.

§ 2º Em se tratando de condutor estrangeiro, a liberação do veículo fica condicionada ao pagamento ou ao depósito, judicial ou administrativo, da multa.”
(NR)

“Art. 259.

§ 4º Ao condutor identificado no ato da infração será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257, excetuando-se aquelas praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excetuadas as situações regulamentadas pelo Contran a teor do [art. 65 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.](#)” (NR)

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente.

§ 1º É vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade de:

I - transportador, embarcador ou consignatário de cargas;

II - operador de terminais de cargas;

III - aduanas;

IV - portos marítimos, lacustres, fluviais e secos;

V - terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários.

§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:

I - estações rodoviárias;

II - pontos de parada e de apoio;

III - alojamentos, hotéis ou pousadas;

IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;

V - postos de combustíveis.

§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.

§ 4º A estrita observância às Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais.

Art. 10. O poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente:

I - a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação;

II - a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

III - a identificação e o cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei;

IV - a permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais;

V - a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas.

Parágrafo único. O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.

Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicarão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei.

§ 1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no caput será publicada no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta Lei.

§ 2º As relações de trechos das vias públicas de que trata o caput deverão ser ampliadas e revisadas periodicamente.

§ 3º Os estabelecimentos existentes nas vias poderão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.

Art. 12. O disposto nos [§§ 2º e 3º do art. 235-C do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), e no caput e nos [§§ 1º e 3º do art. 67-C do Capítulo III-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), produzirá efeitos:

I - a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 11, para os trechos das vias deles constantes;

II - a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por elas acrescidas.

Parágrafo único. Durante os primeiros 180 (cento e oitenta) dias de sujeição do trecho ao disposto na [Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943](#), e na [Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), com as alterações constantes desta Lei, a fiscalização do seu cumprimento será meramente informativa e educativa.

Art. 13. O exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias de que tratam o [art. 148-A da Lei 9.503, de 23 de setembro de](#)

1997 - Código de Trânsito Brasileiro, os §§ 6º e 7º do art. 168 e o inciso VII do art. 235-B da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, será exigido:

I - em 90 (noventa) dias da publicação desta Lei, para a renovação e habilitação das categorias C, D e E;

II - em 1 (um) ano a partir da entrada em vigor desta Lei, para a admissão e a demissão de motorista profissional;

III - em 3 (três) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 2º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

IV - em 2 (dois) anos e 6 (seis) meses a partir da entrada em vigor desta Lei, para o disposto no § 3º do art. 148-A da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Parágrafo único. Caberá ao Contran estabelecer adequações necessárias ao cronograma de realização dos exames.

Art. 14. Decorrido o prazo de 3 (três) anos a contar da publicação desta Lei, os seus efeitos dar-se-ão para todas as vias, independentemente da publicação dos atos de que trata o art. 11 ou de suas revisões.

Art. 15. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º

§ 3º Sem prejuízo dos demais requisitos de controle estabelecidos em regulamento, é facultada ao TAC a cessão de seu veículo em regime de colaboração a outro profissional, assim denominado TAC - Auxiliar, não implicando tal cessão a caracterização de vínculo de emprego.

§ 4º O Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar deverá contribuir para a previdência social de forma idêntica à dos Transportadores Autônomos.

§ 5º As relações decorrentes do contrato estabelecido entre o Transportador Autônomo de Cargas e seu Auxiliar ou entre o transportador autônomo e o embarcador não caracterizarão vínculo de emprego.” (NR)

“Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, à critério do prestador do serviço.

§ 7º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento.” (NR)

“Art. 11.

§ 5º O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R\$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração.

§ 6º A importância de que trata o § 5º será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento.

§ 7º Para o cálculo do valor de que trata o § 5º, será considerada a capacidade total de transporte do veículo.

§ 8º Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.

§ 9º O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga.” (NR)

“Art. 13-A. É vedada a utilização de informações de bancos de dados de proteção ao crédito como mecanismo de vedação de contrato com o TAC e a ETC devidamente regulares para o exercício da atividade do Transporte Rodoviário de Cargas.”

Art. 16. O art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total;

II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Parágrafo único. Os limites de peso bruto não se aplicam aos locais não abrangidos pelo disposto no art. 2º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 -

Código de Trânsito Brasileiro, incluindo-se as vias particulares sem acesso à circulação pública.” (NR)

Art. 17. Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

Art. 18. O embarcador indenizará o transportador por todos os prejuízos decorrentes de infração por transporte de carga com excesso de peso em desacordo com a nota fiscal, inclusive as despesas com transbordo de carga.

Art. 19. Fica instituído o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional - PROCARGAS, cujo objetivo principal é estimular o desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de cargas.

Parágrafo único. O Procargas tem como finalidade o desenvolvimento de programas visando à melhoria do meio ambiente de trabalho no setor de transporte de cargas, especialmente as ações de medicina ocupacional para o trabalhador.

Art. 20. Fica permitida a concessão de Autorização Especial de Trânsito - AET - para composição de veículos boiadeiros articulados (Romeu e Julieta) com até 25 m de comprimento, sendo permitido a estes veículos autorização para transitar em qualquer horário do dia.

Art. 21. Ficam revogados os [arts. 1º, 2º e 9º da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012](#).

Art. 22. Ficam convertidas em sanção de advertência:

I - as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na [Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012](#), que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, aplicadas até a data da publicação desta Lei; e

II - as penalidades por violação do [inciso V do art. 231 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro](#), aplicadas até 2 (dois) anos antes da entrada em vigor desta Lei.

Brasília, 2 de março de 2015; 194ª da Independência e 127ª da República.

DILMA ROUSSEFF
José Eduardo Cardozo
Antônio Carlos Rodrigues
Manoel Dias
Arthur Chioro
Armando Monteiro
Nelson Barbosa
Gilberto Kassab

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 27/05/2018 | Edição: 100-C | Seção: 1 - Extra | Página: 1

Órgão: Atos do Poder Executivo

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832. DE 27 DE MAIO DE 2018

Institui a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

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:

Art. 1º Fica instituída a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Art. 2º A Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, entende-se por:

I - carga geral - a carga embarcada e transportada com acondicionamento, com marca de identificação e com contagem de unidades;

II - carga a granel - a carga líquida ou seca embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;

III - carga frigorificada - a carga que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;

IV - carga perigosa - a carga passível de provocar acidentes, ocasionar ou potencializar riscos, danificar cargas ou meios de transporte e gerar perigo às pessoas que a manipulem; e

V - carga neogranel - a carga formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico e cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque.

Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, obedecerá aos preços fixados com base nesta Medida Provisória.

Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT publicará tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 3º.

§ 1º A publicação da tabela a que se refere o **caput** ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano e a tabela será válida para o semestre em que for editada.

§ 2º Na hipótese da tabela a que se refere o **caput** não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, a tabela anterior continuará válida e seus valores serão atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, ou por outro que o substitua, no período acumulado.

§ 3º A ANTT publicará a primeira tabela a que se refere o **caput**, a qual vigorará até 20 de janeiro de 2019, no prazo de cinco dias, contado da data de publicação desta Medida Provisória.

§ 4º Os preços fixados na tabela a que se refere o **caput** têm natureza vinculativa e a sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago.

Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas e dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Art. 7º Para a fixação dos preços mínimos, serão considerados, prioritariamente, os custos do óleo diesel e dos pedágios.

Art. 8º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 27 de maio de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER

Valter Casimiro Silveira

Eliseu Padilha

**“ERRADO É ERRADO MESMO QUE TODOS
ESTEJAM FAZENDO, E CERTO É CERTO MESMO
QUE NINGUÉM ESTEJA FAZENDO!!!”**

Elaborado por José Angelo de Faria