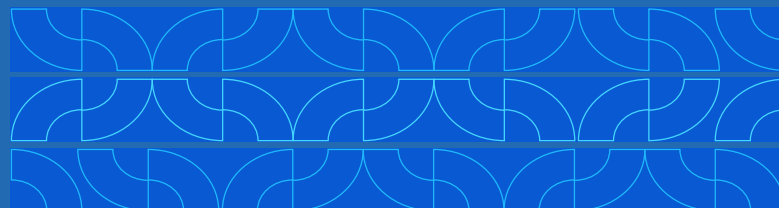


AGENDA INSTITUCIONAL
**TRANSPORTE
& LOGÍSTICA**
2026

CNT

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte



AGENDA INSTITUCIONAL
TRANSPORTE
& LOGÍSTICA
2026

CNT – SEST SENAT – ITL
Presidente do Sistema Transporte
Vander Costa

MODOS

Transporte Rodoviário de Passageiros

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

Transporte Rodoviário de Cargas

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

Transporte Aquaviário de Cargas e Passageiros

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

Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros

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

Transporte Aéreo de Cargas e de Passageiros

Vice-Presidente da CNT: Geraldo Bertolotti Strambi
Presidente da Seção: Juliano Noman

Infraestrutura de Transporte e Logística

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

CNT – SEST SENAT – ITL

Diretor de Relações Institucionais da CNT

Valter Souza

Diretora Executiva da CNT

Fernanda Rezende

Diretora Executiva Nacional do SEST SENAT

Nicole Goulart
Vinicius Ladeira – adjunto

Diretor Executivo do ITL

João Victor Mendes
Eliana Costa - adjunta

EQUIPE TÉCNICA

Gerência Executiva do Poder Legislativo

Andrea Cavalcanti – Gerente Executiva
Amanda Tabosa
Ariana Carvalho
Cristine Rolin
Vitória Barbosa

Gerência Executiva Governamental

Danielle Bernardes – Gerente Executiva
Dim Michelle Rodrigues
Jason Luz
Maria Carolina Noronha

Gerência Executiva de Relações Trabalhistas e Sindicais

Frederico Toledo Melo – Gerente Executivo
Brunno Contarato
Marcia Almeida
João Vitor Giovanini

Gerência Executiva de Governança e Estratégia

João Guilherme Abrahão – Gerente Executivo
Carolina Andrade
Thiago Ticchetti

Gerência Executiva de Negócios

Luciana Malamin Correia – Gerente Executiva
Thiago Cardoso

Gerência Executiva de Jurídico do SEST SENAT

Lívia Dantas – Gerente Executiva

Gerência Executiva de Comunicação

Rodrigo Fraga – Gerente Executivo
Alveni Lisboa da Silva – Business Partner

Projeto, Editoração e Diagramação

Luiz Gustavo
Guelton Brito
Sávio Marques

Revisão

Anna Guedes

ELABORAÇÃO E PRODUÇÃO

Andrea Cavalcanti
Alveni Lisboa da Silva
Danielle Bernardes
Frederico Toledo Melo
João Guilherme Abrahão

APOIO

Bruna Muniz
Mirian Bezerra
Rachel Araujo

Agenda institucional transporte e logística 2026.
Brasília: CNT, 2026.

154 p.

*1. Transporte - Brasil. 2. Transporte - legislação - Brasil. 3. Logística.
4. Infraestrutura de transporte. I. Confederação Nacional do
Transporte.*

CDU 656(81)

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

Sumário



Palavra do Presidente.....	11
Apresentação do Sistema Transporte	13
Poder Legislativo	
Representação e Defesa de Interesses – Poder Legislativo	16
Lista de Siglas	18
Congresso Nacional	
MPV 1327/2025 – Renovação Automática da CNH.....	26
MPV 1328/2025 – Financiamento para renovação da frota da caminhões	27
Câmara dos Deputados	
PL 1.572/2007 – Atos terroristas.....	30
PL 3.928/2012 – Extinção da obrigatoriedade da cláusula de reajuste nos contratos de concessão.....	31
PL 7.925/2014 – Criminalização do uso do <i>Jammer</i>	32
PEC 221/2019 – Redução da jornada de trabalho e fim da escala 6x1	33
PL 3.844/2019 – Vedação da revenda de veículos por locadoras	34
PL 6.461/2019 – Estatuto do Aprendiz.....	35
PL 79/2020 – Recursos para o SEST SENAT	36
PL 148/2020 – Alterações à lei de autorização para o transporte rodoviário interestadual de passageiros.....	37
PL 2.863/2020 – Parcelamento de dívidas trabalhistas	38
PL 3.757/2020 – Marco Legal do Operador Logístico.....	39
PL 4.728/2020 – PERT	40
PEC 1/2021 – PEC da Infraestrutura.....	41
PL 1.809/2021 – Proibição de afretamento de embarcação estrangeira para navegação interior	42
PL 3.100/2021 – Parcelamento de Multas do TRC.....	43
PL 3.278/2021 – Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana	44
PDL 69/2022 – Fim do Circuito Fechado	45

PL 753/2022 – Veículos adaptados para uso de pessoa com deficiência no transporte por fretamento	46
PEC 25/2023 – Sistema Único de Mobilidade Urbana (Tarifa Zero)	47
PL 916/2023 – Isenção de pedágio	48
PL 1.066/2023 – Instalação de cancelas automáticas.....	49
PL 2.924/2023 – Emissão de licença única	50
PL 2.767/2023 – Programas de fidelidade das empresas aéreas	51
PL 5.730/2023 – Inclusão de restrição administrativa para veículos locados objeto de apropriação indébita.....	52
PL 2.843/2024 – Proibição da cobrança de passagem pelo motorista	53
PL 733/2025 – Alterações no Sistema Portuário Brasileiro.....	54
PL 2.831/2025 – Transporte no Conselho Deliberativo Nacional do Sebrae.....	55
PL 5.582/2025 – PL Antifacção / Suspensão do CNPJ / Incêndio em veículos de transporte de passageiros.....	56
PEC 22/2025 – Tempo de descanso do motorista profissional.....	57
Senado Federal	
PL 2.464/2019 – Responsabilidade das locadoras sobre danos causados pelos locatários.....	60
PL 5.544/2019 – Devolução do valor do frete.....	61
PLP 197/2021 – MEI Caminhoneiro.....	62
PL 2.966/2021 – Proibição de cobrança de THC por armadores de contêineres	63
PL 1.205/2022 – Ressarcimento da despesa com combustível do TAC pelo ETC.....	64
PL 2.239/2022 – Justiça gratuita	65
PL 5.041/2025 – Despacho de bagagem no transporte aéreo	66
PDL 225/2024 – Taxa de controle e fiscalização ambiental	67
PL 3.309/2024 – Aplicações das NRs aos servidores públicos	68
PL 4.158/2024 – Utilização das ferrovias	69
PL 4/2025 – Reforma do Código Civil	70

Poder Executivo

Representação e Defesa de Interesses – Poder Executivo	74
Lista de Siglas	76
Reforma administrativa.....	80
Planejamento de transporte.....	81
Tributação.....	82
Financiamento	83
Segurança pública.....	84
Segurança viária	85
Sustentabilidade.....	86
Transporte rodoviário de passageiros	87
Transporte rodoviário de cargas	88
Transporte aquaviário	89
Transporte ferroviário de cargas e de passageiros	90
Transporte aéreo	92
Infraestrutura de transporte e logística	94
Relações de trabalho	96
Normas regulamentadoras	97
Cotas para aprendizes e para pessoas com deficiência	97
Penhora Online.....	98
Depósitos judiciais	98
Escala 6x1	99
Regulamentação do trabalho por plataforma	99
Ações estratégicas para o SEST SENAT.....	100

Poder Judiciário

Representação e Defesa de Interesses – Poder Judiciário	104
Lista de siglas e tipos de ações.....	105
Glossário	106

Supremo Tribunal Federal (STF)

ADI 7248 – Desconto em contratos de empresas que fornecem auxílio-alimentação	110
ADI 7754 – Transporte de animais.....	111
ADI 7905 – índice de correção de depósitos.....	112
ADI 5956 – Tabela de frete.....	113
ADI 7579 – Seguro da carga.....	114
ADI 7633 – Desoneração da folha.....	115
RE 1387795 – Grupo Econômico.....	116
RE 1479602 – Imunidade recíproca na cobrança de IPTU para concessionárias que prestam serviços públicos.....	117
ARE 1532603 – Pejotização	118
ARE 1560244 – Atraso de voo – Responsabilidade civil	119
RE 1506410 – Circuito fechado	120

Tribunal Superior do Trabalho (TST)

IRDR 1000907-30.2023.5.00.0000 – Negociação coletiva.....	124
IRDR 1000154-39.2024.5.00.0000 – Contribuição sindical.....	125
Processo 0020969-89.2022.5.04.0014 – Tanque Superior a 200 litros.....	126
INCJULGRREM-BREP-0011153-16.2023.5.03.0034 – Normas coletivas – Horas extras	127

Destaques dos IRRS

Tema nº 26	128
Tema nº 29	129

Tema nº 30	130
Tema nº 35	131
Tema nº 38	132
Tema nº 41	133
Tema nº 42	134
Tema nº 45	135
Tema nº 46	136
Tema nº 49	137
Tema nº 110.....	138
Tema nº 116.....	139
Tema nº 151.....	140
Tema nº 196.....	141
Tema nº 200.....	142
Tema nº 204.....	143
Tema nº 207.....	144
Tema nº 213.....	145
Tema nº 214.....	146
Tema nº 215.....	147
Tema nº 274.....	148
Tema nº 298.....	149
Tema nº 299.....	150
Seção Judiciária do Rio de Janeiro	
Processo 5066600-40.2023.4.02.5101 – Registro de patente	154



PALAVRA DO PRESIDENTE

A Agenda Institucional Transporte e Logística 2026 apresenta o posicionamento do Sistema Transporte sobre temas estruturantes que influenciam a competitividade nacional e impactam diretamente o cotidiano das empresas e dos profissionais do setor.

Este documento reafirma nosso compromisso com a construção de um ambiente regulatório estável, previsível e orientado ao longo prazo, condição indispensável para que o Brasil avance em direção a uma logística mais eficiente, moderna e sustentável.

Reunindo propostas, evidências e alertas, esta Agenda Institucional reforça nossa convicção de que o país só superará seus gargalos históricos com coerência entre planejamento, regulação e execução. O conteúdo resulta do esforço contínuo do setor transportador em contribuir de forma técnica para políticas públicas que ampliem a competitividade, garantam segurança jurídica e impulsionem investimentos.

Construída em parceria com as entidades representativas do transporte, a Agenda Institucional se consolida, ano após ano, como instrumento essencial de diálogo com o poder público e com a sociedade, ao traduzir de maneira objetiva nossas prioridades estratégicas e nossas contribuições para o desenvolvimento do país.

Os resultados de 2025 evidenciam essa atuação estruturada. Entre os avanços, destacam-se: a aprovação, pela Câmara dos Deputados, da proposta que suspende o CNPJ de empresas envolvidas em comercialização e receptação de cargas roubadas (PLs 770/2015 e 5.582/2025); a aprovação, no Senado, do PL 79/2020, que trata do recolhimento das contribuições compulsórias de empresas dos setores portuário e aéreo a favor do SEST SENAT; e o progresso do Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PL 3.278/2021), aprovado na Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara. Esses resultados reforçam a relevância

técnica do setor e sua capacidade de influenciar políticas públicas de alto impacto.

Em 2026, ano marcado pelo processo eleitoral, ampliam-se as oportunidades para que temas estruturantes ganhem visibilidade qualificada no debate nacional. Este é um momento estratégico para reafirmarmos a importância de bases regulatórias sólidas, do aperfeiçoamento da desburocratização e da ampliação dos investimentos públicos e privados que sustentem decisões de longo prazo.

No Legislativo, acompanharemos as 40 proposições prioritárias que abrangem todos os modais e temas transversais. Do ponto de vista jurídico, monitoramos atentamente processos de grande impacto para o setor, especialmente aqueles relacionados à responsabilidade trabalhista e ao seguro de cargas. No Executivo, a defesa de planejamento de longo prazo, com políticas públicas de Estado, a execução de projetos estruturantes que são responsáveis pelo destravamento da logística nacional e o incentivo a multimodalidade, permanecem como prioridades em nossa interlocução institucional. O fortalecimento dessas bases é determinante para ampliar a capacidade, a resiliência e a eficiência da infraestrutura nacional.

Convidamos todos a conhecer esta edição da Agenda Institucional e a contribuir para o aprimoramento das pautas apresentadas. Mantemos nosso compromisso com o diálogo técnico e qualificado, trabalhando para que o transporte continue sendo um vetor decisivo de crescimento, integração e desenvolvimento para o Brasil.



Vander Costa
PRESIDENTE DO
SISTEMA TRANSPORTE



APRESENTAÇÃO DO SISTEMA TRANSPORTE

QUEM SOMOS E COMO ESTAMOS ORGANIZADOS

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) é a principal entidade representativa do setor de transporte no Brasil, atuando de forma integrada e permanente na defesa dos interesses das empresas transportadoras e no fortalecimento de um ambiente institucional favorável ao desenvolvimento do país. A instituição reúne 29 federações, 5 sindicatos nacionais e 29 entidades associadas. São mais de 191 mil empresas, que, juntas, são responsáveis pela geração de mais de 2,9 milhões de empregos.

Como parte do Sistema Transporte, a CNT exerce papel estratégico na promoção do desenvolvimento humano, da inovação e da excelência operacional por meio da gestão do Serviço Social do Transporte e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), além do Instituto de Transporte e Logística (ITL). Essas instituições complementam a atuação institucional da Confederação, contribuindo para a qualificação profissional, a melhoria da gestão empresarial e a formação de lideranças capazes de enfrentar os desafios atuais e futuros do setor.

A articulação institucional com os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário constitui um dos pilares da atuação da Confederação. Nesse contexto, a CNT se posiciona como interlocutora legítima e qualificada das demandas do transporte, promovendo o diálogo, o debate técnico e a construção de consensos em torno de temas estruturantes para o desenvolvimento econômico, social e ambiental do Brasil. A Confederação Nacional do Transporte atua de forma propositiva na formulação, no acompanhamento e no aprimoramento de políticas públicas que impactam diretamente a mobilidade, a logística e a competitividade do país.

No cenário internacional, a CNT lidera a representação do setor de transporte brasileiro junto a entidades e organismos multilaterais, conectando os grandes debates globais à realidade das empresas nacionais. Destacam-se, nesse âmbito, a participação ativa em fóruns trabalhistas e sindicais da OIT e da OIE, bem como o engajamento nos debates sobre

sustentabilidade e mudanças do clima no âmbito da Conferência das Nações Unidas sobre Mudança Climáticas (COP). Essa atuação reforça o compromisso da Confederação com práticas responsáveis, alinhadas às agendas globais e aos objetivos de desenvolvimento sustentável.

Pautada pelos princípios da inovação, da excelência e da sustentabilidade, a CNT atua de forma contínua na produção e disseminação de informação, conhecimento e inteligência setorial. A Entidade desenvolve e publica estudos, pesquisas e análises temáticas que subsidiam o processo decisório do poder público e do setor privado, contribuindo para a construção de soluções eficientes, modernas e alinhadas às necessidades do transporte brasileiro.

A Agenda Institucional do Transporte e Logística 2026 consolida as prioridades, propostas e diretrizes estratégicas do setor para os próximos anos. O documento reflete o compromisso da CNT com o fortalecimento da infraestrutura, a modernização do marco regulatório, a segurança jurídica, a sustentabilidade ambiental, a inovação tecnológica e a valorização do capital humano. Trata-se de um instrumento essencial para orientar o diálogo institucional e colaborar com ações e planos de governo voltados à elevação da eficiência do transporte e ao aumento da competitividade da logística brasileira no cenário global.

O documento se apresenta como uma contribuição qualificada e técnica ao debate público, oferecendo diretrizes, propostas e soluções estruturantes para o setor de transporte e logística, fundamentais ao desenvolvimento econômico e social do país. Ao reunir prioridades construídas a partir do diálogo com as empresas, especialistas e lideranças do setor, a CNT coloca esta Agenda Institucional à disposição dos três Poderes da República, com o objetivo de que suas propostas sejam conhecidas, consideradas e incorporadas, independentemente de orientações partidárias, fortalecendo a formulação de políticas públicas alinhadas às reais necessidades do Brasil.



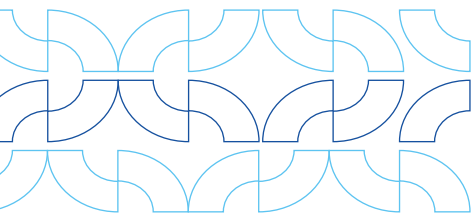


PODER **LEGISLATIVO**



REPRESENTAÇÃO E DEFESA DE INTERESSES

PODER LEGISLATIVO



O Congresso Nacional tem ampliado significativamente seu papel como tomador de decisões no cenário político brasileiro. Composto por 513 deputados federais e 81 senadores, o Poder Legislativo vem construindo um conjunto expressivo de políticas públicas e novas legislações que impactam diretamente a vida dos cidadãos brasileiros e o funcionamento das empresas em todos os segmentos da economia.

Esse protagonismo também se reflete no setor de transporte, que, de forma organizada, busca dialogar de maneira transparente e técnica com o Parlamento brasileiro. Como princípio constitucional, a participação de múltiplos atores nos processos decisórios é fundamental para que as decisões públicas sejam efetivas e eficazes, além de impulsionar o crescimento econômico e promover o bem-estar social da população brasileira.

Nesse contexto, junto ao Congresso Nacional, a Confederação Nacional do Transporte, em nome de todo o Sistema Transporte, exerce o papel de interlocutora, levando informações qualificadas, estudos, pesquisas e o retrato fiel da realidade do setor transportador em todos os seus modais.

Participar de forma ativa e transparente do processo decisório é o caminho mais adequado para mostrar aos representantes dos estados e da sociedade brasileira os dados e informações necessários à formulação de políticas públicas que considerem as especificidades de cada modalidade de transporte e viabilizem avanços institucionais, sociais e setoriais.

De maneira estruturada, o Sistema Transporte constrói, em conjunto com sua base, as diretrizes para o transporte e a logística do presente e do futuro. O principal objetivo é demonstrar ao Parlamento a relevância da desburocratização, da segurança jurídica e da implementação de uma infraestrutura adequada e eficiente, de modo que a multimodalidade e a intermodalidade se consolidem como realidade em todo o território nacional. Em 2025, a Agenda Institucional do Transporte e da Logística contou com 45 proposições prioritárias. Dentre elas, quatro foram convertidas em lei e uma foi arquivada, conforme posicionamento do setor de transporte. Outras 12 matérias apresentaram avanços em sua tramitação. Ademais, 13 projetos considerados prejudiciais ao setor não avançaram, o que representa um resultado positivo.

Entre os temas que contaram com atuação direta da CNT, destaca-se o Novo Marco do Licenciamento Ambiental (Lei nº 15.190/2025), que viabilizou autorizações simplificadas para obras lineares. Também houve o endurecimento das penas para crimes de roubo e furto de cabos (Lei nº 15.181/2025), medida que contribui para desestimular práticas criminosas que causam grandes prejuízos à população, como a interrupção de serviços essenciais, a exemplo do transporte de passageiros por metrô e trens.

No âmbito tributário, um impasse que se arrastava há anos foi solucionado com a aprovação de lei complementar que define a incidência do ISS sobre os serviços de guincho e guindaste no local da prestação do serviço (Lei Complementar nº 218/2025). Além disso, foi concluída a regulamentação da Reforma Tributária com a edição da lei complementar que instituiu o Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (Lei Complementar nº 227/2025).

Quanto aos avanços na tramitação, destaca-se a aprovação, pela Câmara dos Deputados, da proposta que prevê a suspensão do CNPJ de empresas envolvidas na comercialização e receptação de cargas roubadas (PL 770/2015 e PL 5.582/2025) — uma das principais demandas do transporte de cargas. O Projeto de Lei nº 79/2020, que trata do recolhimento das contribuições compulsórias das empresas dos setores portuário e aéreo a favor do SEST SENAT, foi aprovado pelo Senado Federal, garantindo mais um passo na ampliação da formação e qualificação de milhares de profissionais desses segmentos. O Novo Marco Legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PL 3.278/2021) também avançou, com aprovação pela Comissão de Desenvolvimento Urbano da Câmara dos Deputados, o que traz uma nova luz sobre a reestruturação do transporte público urbano coletivo no Brasil.

Esses são apenas alguns exemplos de proposições acompanhadas e trabalhadas pela CNT que contaram com o apoio do Parlamento em defesa dos interesses do transporte em 2025. Diversas outras matérias foram incorporadas às prioridades do Sistema Transporte ao longo de suas tramitações, como a Nova Lei do Devedor Contumaz (Lei Complementar nº 225/2026) e o Projeto Antifacção (PL 5.582/2025).

Ingressamos em 2026 com foco em temas de alto impacto para as empresas de transporte e para a formação de trabalhadores do setor. São 40 proposições prioritárias que abrangem os diferentes modais e matérias transversais, como a Reforma do Código Civil e as novas regras para as Carteiras Nacionais de Habilitação. Em ano eleitoral, torna-se ainda mais essencial evidenciar as pautas que precisam avançar, especialmente no primeiro semestre.

De forma clara e transparente, a atuação do Sistema Transporte seguirá voltada ao fortalecimento do setor e à

promoção da segurança jurídica. O transporte é um direito constitucionalmente assegurado e, em sua origem, um serviço essencial; por isso, é fundamental que seus marcos legais sejam respeitados e que a população tenha garantido o pleno acesso a esse serviço.

A Agenda Institucional do Transporte e da Logística é o documento que reúne os principais temas a serem tratados em 2026. Ao longo da publicação, a CNT manifestará posicionamentos favoráveis a ajustes necessários ou contrários a propostas em tramitação no Congresso Nacional.

O posicionamento do Sistema Transporte relativo aos projetos de lei em tramitação na Câmara dos Deputados e no Senado Federal é identificado pelas cores **verde**, **amarela** e **vermelha**:



APOIAMOS

quando a proposição vai ao encontro dos interesses do transporte.



RESSALVAS

quando há a necessidade de adequações na matéria.



NÃO APOIAMOS

quando o texto é contrário aos objetivos do transporte.

LISTA DE SIGLAS

—

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

Câmara dos Deputados: 30 Comissões Permanentes

CASP *Comissão de Administração e Serviço Público*

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

CCTI *Comissão de Ciência, Tecnologia e Inovação*

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

CCOM *Comissão de Comunicação*

CCJC *Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania*

CCULT *Comissão de Cultura*

CDC *Comissão de Defesa do Consumidor*

CMULHER *Comissão de Defesa dos Direitos da Mulher*

CIDOSO *Comissão de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa*

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

CDE *Comissão de Desenvolvimento Econômico*

CDU *Comissão de Desenvolvimento Urbano*

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

Câmara dos Deputados: 30 Comissões Permanentes

CE *Comissão de Educação*

CESPO *Comissão do Esporte*

CFT *Comissão de Finanças e Tributação*

CFFC *Comissão de Fiscalização Financeira e Controle*

CICS *Comissão de Indústria, Comércio e Serviços*

CINDRE *Comissão de Integração Nacional e Desenvolvimento Regional*

CLP *Comissão de Legislação Participativa*

CMADS *Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável*

CME *Comissão de Minas e Energia*

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

CREDN *Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional*

CSAUDE *Comissão de Saúde*

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

CTRAB *Comissão de Trabalho*

CTUR *Comissão de Turismo*

CVT *Comissão de Viação e Transportes*

Senado Federal: 17 Comissões Permanentes

CAE *Comissão de Assuntos Econômicos*

CAS *Comissão de Assuntos Sociais*

CCDD *Comissão de Comunicação e Direito Digital*

CCJ *Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania*

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

CDD *Comissão de Defesa da Democracia*

CDH *Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa*

CDIR *Comissão Diretora do Senado Federal*

CDR *Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo*

CE *Comissão de Educação e Cultura*

CESP *Comissão de Esporte*

CI *Comissão de Serviços de Infraestrutura*

CMA *Comissão de Meio Ambiente*

CRA *Comissão de Agricultura e Reforma Agrária*

CRE *Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional*

Senado Federal: 17 Comissões Permanentes

CSP Comissão de Segurança Pública

CTFC Comissão de Transparência, Governança, Fiscalização e Controle e Defesa do Consumidor

Congresso Nacional: 5 Comissões Mistas Permanentes

CCAI Comissão Mista de Controle das Atividades de Inteligência

CMCVM Comissão Permanente Mista de Combate à Violência contra a Mulher

CMMC Comissão Mista Permanente sobre Mudanças Climáticas

CMMIR Comissão Mista Permanente sobre Migrações Internacionais e Refugiados

CMO Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização

Tipos de proposições

PEC *Proposta de Emenda à Constituição*

PLP *Projeto de Lei Complementar*

PL *Projeto de Lei*

PLS *Projeto de Lei do Senado*

PLC *Projeto de Lei da Câmara dos Deputados*

PLN *Projeto de Lei do Congresso Nacional*

MPV *Medida Provisória*

PLV *Projeto de Lei de Conversão*

PDL *Projeto de Decreto Legislativo*

PFC *Proposta de Fiscalização e Controle*

PRC *Projeto de Resolução*

REC *Recurso*

REQ *Requerimento*

RIC *Requerimento de Informação*

MSC *Mensagem*

INC *Indicação*

SUG *Sugestão*

DTQ *Destaque*

VET *Veto*

VTS *Voto em Separado*





CONGRESSO **NACIONAL**





MPV 1327/2025

RENOVAÇÃO AUTOMÁTICA DA CNH

POSICIONAMENTO

A Medida Provisória altera o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), modificando a validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e a forma de realização de exames para obtenção e renovação da habilitação. O texto também permite a emissão da CNH em formato digital e estabelece a renovação automática para condutores cadastrados no Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC).

A medida desburocratiza o processo de renovação da carteira para os motoristas que não cometeram infrações de trânsito nos 12 meses anteriores ao fim do prazo de validade da CNH. Outro objetivo da medida proposta pelo governo é atrair novos motoristas para o mercado. Tal iniciativa coaduna com a atual necessidade do setor transportador por mão de obra. Ao incentivar carteiras das categorias A e B, o novo regramento estabelece a possibilidade de mais pessoas se interessarem em obter carteiras profissionais nas categorias C; D; e E.

Mesmo buscando desburocratizar a emissão do documento a Medida tomou o cuidado de manter os cursos obrigatórios de segurança e as regras para as categorias profissionais. Com a aprovação pelo Congresso Nacional, a nova legislação manterá a redução dos custos de manutenção do direito de dirigir a todos os cidadãos brasileiros.



AUTOR:

Presidência da República.



EMENTA:

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.



TRAMITAÇÃO:

CMMPV 1327/2025; Plenário CD; Plenário SF.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando instalação da Comissão Mista.



PROPOSTA:

Aprovação do texto original da Medida Provisória.



MPV 1328/2025

FINANCIAMENTO PARA RENOVAÇÃO DA FROTA DE CAMINHÕES

POSICIONAMENTO

A medida publicada pela Presidência da República oferece linha de financiamento para pessoas físicas e jurídicas (transportadores autônomos, cooperativas e empresas de transporte de diferentes portes), com aporte de R\$ 6 bilhões, para a compra de caminhões novos e seminovos, com vistas à renovação de frotas.

O transporte sustentável foi uma das principais temáticas abordadas pelo Sistema Transporte durante a COP30, realizada em Belém no ano de 2025. A renovação da frota está entre os pontos de atenção para um transporte mais limpo e sustentável. Hoje 22% dos veículos pesados têm mais de 25 anos de uso, o que impacta diretamente a segurança viária, os custos operacionais e as emissões de poluentes.

Estudos da CNT demonstram que a evolução do Proconve (Programa de Controle de Emissões Veiculares) para veículos pesados reduziu drasticamente os limites de poluentes locais. Contudo, faltam incentivos para que os veículos sejam trocados por caminhões com tecnologias mais avançadas e com menor índice de poluição. Segundo levantamentos realizados pelo Sistema Transporte, ao substituir os veículos com tecnologia P0 (zero) por veículos com tecnologia P8, pode-se alcançar uma redução de até 33% das emissões de poluentes atmosféricos do transporte rodoviário.

A modernização da frota de caminhões, não apenas das empresas, mas também dos caminhoneiros autônomos, permitirá a melhora na eficiência e eficácia da logística, além de uma redução de custos operacionais e da emissão de poluentes no transporte rodoviário de cargas.



AUTOR:

Presidência da República.



EMENTA:

Autoriza a destinação de recursos para disponibilizar linhas de financiamento reembolsável a pessoas físicas e jurídicas de direito privado para aquisição de caminhões novos ou seminovos, para renovação de frota, e altera a Medida Provisória nº 1.314, de 5 de setembro de 2025.



TRAMITAÇÃO:

CMMPV 1328/2025; Plenário CD; Plenário SF.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando instalação da Comissão Mista.



PROPOSTA:

Aprovação da Medida Provisória.





CÂMARA DOS **DEPUTADOS**



PL 1.572/2007

ATOS TERRORISTAS

POSICIONAMENTO

No transporte urbano de passageiros por ônibus, a violência tem levado à perda de vidas e a incalculáveis prejuízos sociais e econômicos. Mesmo sendo um direito social, o transporte público sofre com a insensatez de quem acredita que a violência e a destruição de coletivos são formas aceitáveis de manifestação. O primeiro registro de incêndio proposital de ônibus urbanos no Brasil aconteceu no Rio de Janeiro, durante protestos realizados em 1987.

Segundo dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), nos últimos cinco anos, no Brasil, em média, um ônibus foi incendiado a cada dois dias. O documento aponta que, até agosto de 2025, foram incendiados, de forma criminosa, mais de 4.900 ônibus no país. Entre janeiro e agosto do último ano, 27 ônibus foram incendiados, levando a um prejuízo de R\$ 12,8 milhões. Os números apontam para enormes prejuízos não apenas para as empresas, mas também para a economia do país, além de gerar uma grave problemática social.

Com os veículos incendiados, milhões de pessoas deixaram de ser transportadas, vidas são ceifadas e pessoas ficam gravemente feridas durante os atos de vandalismo. O cenário exige o compromisso pelo desenvolvimento de políticas públicas e alterações legislativas que garantam o aumento da segurança nas rodovias e cidades brasileiras, de forma a coibir o crescente número de casos de insegurança pública no transporte de passageiros. Nesse sentido, é imprescindível que as penas para o crime de incêndio de veículos de transporte público sejam agravadas.



PROPOSTA:

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



AUTOR:

Senador Eduardo Azeredo (PSDB/MG).



EMENTA:

Aumenta as penas privativas de liberdade cominadas para os crimes contra a incolumidade pública descritos nos arts. 250, 251, 260, 261, 262 e 265 do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal).



TRAMITAÇÃO:

CSPCCO; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.

Importante: Tramita na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara dos Deputados o PL 3.008/2025, de autoria do deputado Mauricio Neves (PP/SP), que altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal) para tipificar o crime de atentado contra a segurança de transporte público coletivo urbano de passageiros rodoviário ou metroviário. A matéria objetiva tipificar penalmente os atos de vandalismo, depredação, incêndio ou qualquer forma de ataque intencional contra veículos e equipamentos destinados ao transporte coletivo de passageiros, prevendo penas de reclusão proporcional à gravidade da conduta.

Outro importante projeto é o PL 4.499/2025, que busca tipificar o crime de Domínio de Cidades. A proposição aplica a penalidade em dobro para aqueles que utilizar-se de veículos e de instalações de serviços de transporte público coletivo para ordenar, executar ou participar, de qualquer forma, de ação de bloqueio de vias de tráfego com finalidade de praticar crimes. A matéria foi aprovada em 2025 pela Câmara dos Deputados e aguarda deliberação do Senado Federal.



PL 3.928/2012

EXTINÇÃO DA OBRIGATORIEDADE DA CLÁUSULA DE REAJUSTE NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

POSICIONAMENTO

Ao apresentar a proposição, o nobre deputado Hugo Motta argumenta que o cenário de estabilidade econômica e de baixos índices inflacionários viabiliza a extinção das cláusulas de reajustes de tarifas. A matéria datada do ano de 2012, não reflete, de forma alguma, a atual situação econômica do país, o qual busca restabelecer sua economia, mas ainda sofre com as crises financeiras internas e externas que se refletem no cenário nacional.

É importante ressaltar que a cláusula de reajuste se faz necessária na lógica contratual, principalmente por prever a estabilização do contrato à luz do aumento dos preços decorrente da inflação. Trata-se de uma adequação periódica da equação econômico-financeira dos contratos de concessão à realidade de preços de determinado período. Esse mecanismo, portanto, garante o equilíbrio contratual na mesma medida dos índices inflacionários, para que não haja prejuízo econômico-financeiro para as partes, mantendo-se fidedigno àquilo que foi inicialmente pactuado. Assim, atrelado ao índice fixado no contrato (em regra, o IPCA), o reajuste terá a função de, para mais ou para menos, equivaler-se, em termos econômico-financeiros, com base na inflação, à relação contratual originalmente concebida.

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



AUTOR:

Deputado federal Hugo Motta (REPUBLICANOS/PB).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CASP; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CASP.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 3.928/2012.



PL 7.925/2014

CRIMINALIZAÇÃO DO USO DO JAMMER

POSICIONAMENTO

O *jammer* é um bloqueador de sinal de radiocomunicações (BSR), cujo uso no Brasil é regulado pela Anatel (Resoluções nº 306/2002 e nº 308/2002). Do ponto de vista legal, seu uso é restrito; contudo, é comercializado de maneira ilegal, sendo utilizado por assaltantes para neutralizar os sistemas de monitoramento dos veículos de cargas. O uso ilegal do *jammer* é penalizado de maneira muito branda no Brasil, quer seja por sanções administrativas, quer seja por sanções penais.



AUTOR:

Deputado federal Carlos Bezerra (MDB/MT).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 7.925/2014.



PEC 221/2019

REDUÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO E FIM DA ESCALA 6X1

POSICIONAMENTO

Apesar das boas intenções declaradas, como a promoção do bem-estar dos trabalhadores, a proposta apresenta riscos de impactos negativos para a sociedade, especialmente no setor de transporte, que é estratégico para a economia e essencial para a qualidade de vida dos brasileiros. O transporte rodoviário de cargas e o transporte rodoviário de passageiros são atividades que atendem toda a população do país, tanto no cumprimento do direito constitucional de locomoção de cada cidadão brasileiro quanto com relação ao deslocamento de absolutamente tudo o que é utilizado, produzido e consumido no Brasil. A logística e o transporte estão em atividade contínua para atender a todas as áreas da economia, além de serem o fio condutor para o acesso a direitos básicos, como saúde, educação, lazer e trabalho.

Atualmente, o setor enfrenta desafios significativos, como a falta de mão de obra qualificada, conforme divulgado na Pesquisa CNT Perfil Empresarial – Transporte Rodoviário de Cargas (2021), constatando que diversas empresas apontaram a carência de motoristas profissionais (65,1%), mecânicos/manutenção (19,2%), gerentes operacionais (15,1%) e profissionais da área administrativa (14,4%). Na pesquisa Perfil Empresarial – Transporte Rodoviário Urbano de Passageiros (2023), também da CNT, 53,4% das empresas entrevistadas apontaram escassez de motoristas; e 63,2% informaram que faltam mecânicos e outros profissionais relacionados à manutenção. Ainda no setor de transporte urbano de passageiros, a dificuldade de contratação se dá em razão da falta de qualificação (41,4%), baixa experiência (40,8%) e baixa atratividade da profissão (33,3%). Nesse sentido, a redução da jornada de trabalho para o setor transportador agravaria esse problema.

É importante que o Parlamento realize um debate que observe as peculiaridades de cada setor econômico e a necessidade de atendimento à população brasileira. Nesse contexto, a CNT defende a negociação coletiva como o caminho mais adequado para discutir a jornada de trabalho. Esse instrumento permite que trabalhadores e empregadores

ajustem as condições de trabalho às necessidades específicas de cada setor, região e empresa. O modelo garante que cada profissional possa dialogar sobre suas especificidades e sua realidade de trabalho e quanto à necessidade de ajustes em jornadas ou outros pontos de seus contratos de trabalho.



AUTORES:

Deputado federal Reginaldo Lopes (PT/MG) e outros.



EMENTA:

Altera o art. 7º, XII, da Constituição Federal, reduzindo a jornada de trabalho a 36 horas semanais em dez anos.



TRAMITAÇÃO:

CCJC; CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CCJC.

Importante: Em fevereiro de 2025 a PEC 8/2025, de autoria da deputada Erika Hilton (PSOL/SP) e outros, que dá nova redação ao inciso XIII, do artigo 7º da Constituição Federal para dispor sobre a redução da jornada de trabalho para quatro dias por semana no Brasil, foi apensada a PEC 221/2019. Nesse sentido, as duas matérias tramitaram juntas na CCJC. Também tramita no Senado Federal a PEC 148/2015, de autoria do senador Paulo Paim (PT/RS), que altera o inciso XIII do art. 7º da Constituição Federal, para reduzir a jornada de trabalho semanal. A proposição foi aprovada pela Comissão de Constituição e Justiça do Senado e aguarda deliberação do Plenário.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento da matéria.

PL 3.844/2019 VEDAÇÃO DA REVENDA DE VEÍCULOS POR LOCADORAS

POSICIONAMENTO

Ao contrário do que foi apresentado na justificativa do projeto, não há que se falar em qualquer isenção de impostos na venda de veículos diretamente da montadora ao consumidor final, ou seja, a venda direta a empresas locadoras e demais frotistas sofre tributação normal tanto do ICMS quanto do IPI. Segundo dados do Anuário Brasileiro do Setor de Locação de Veículos de 2024, esse setor foi responsável pelo faturamento bruto de mais de R\$ 52,9 bilhões e pela arrecadação de mais de R\$ 19,9 bilhões em tributos no Brasil.

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

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



AUTOR:

Deputado federal Mário Heringer (PDT/MG).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CDC; CDE; CICS; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CDC.



RELATOR NA CDC:

Deputado federal Vinicius Carvalho (REPUBLICANOS/SP).

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



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do projeto.



PL 6.461/2019

ESTATUTO DO APRENDIZ

POSICIONAMENTO

O artigo nº 429 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) dispõe que a cota de 5% a 15% de aprendizes deve ser calculada tomando-se por base as atividades que demandam formação profissional, visando atender às demandas do mercado de trabalho. A partir do Decreto nº 5.598/2005, a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) tornou-se referência para o cálculo de cotas. Com isso, funções que não exigem formação profissional em nível de aprendizagem, como cobradores de ônibus e motoristas profissionais, passaram a ser incluídas no cálculo das cotas de contratação obrigatória de aprendizes pelas empresas. O aumento injustificado do número de aprendizes a serem contratados impõe custos adicionais para os empregadores, tanto com os aprendizes quanto com todo o processo de gestão, onerando o custo do trabalho. Como, muitas vezes, não conseguem cumprir as cotas, os empregadores sofrem penalizações pela fiscalização do trabalho e pelo Ministério Público do Trabalho e a possibilidade de terem custos judiciais para se defenderem. A aprendizagem é uma importante política de inclusão no mercado de trabalho. Todavia, as vagas devem ser destinadas a cargos que não exijam uma pré-qualificação do jovem que irá exercer a função. No setor transportador, as atividades finalísticas são, em sua maioria, reservadas a profissionais com qualificações específicas, como no caso dos motoristas, que, necessariamente, precisam de CNH nas categorias C, D e E; portanto, não se qualificam como aprendizes.



AUTORES:

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



EMENTA:

Institui o Estatuto do Aprendiz e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



RELATORA NO PLENÁRIO:

Deputada federal Flávia Moraes (PDT/GO).



PROPOSTA:

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



PL 79/2020

RECURSOS PARA O SEST SENAT

POSICIONAMENTO

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

Nesse sentido, a destinação dos recursos depositados em fundos especiais (sujeitos a contingenciamentos e à constituição de reserva de contingência) poderá ampliar a oferta de programas alinhados às políticas públicas voltadas à produtividade e geração de empregos em todos os modais de transporte. A proposta legislativa não onerará o setor produtivo, alterando apenas a destinação dos valores que já são arrecadados a título de contribuição compulsória sobre a folha de pagamento.

A atualização das normas existentes será uma resposta eficaz ao descompasso histórico e a crise fiscal instalada, na medida em que reestruturam as competências e centralizam a prestação do serviço social e de qualificação profissional em um único sistema, com manifesta expertise. Isso permitirá uma maior disponibilidade de serviços especializados voltados ao trabalhador do transporte, a melhoria na qualidade dos serviços ofertados à sociedade, bem como à interconexão entre modais de transporte, reduzindo custos operacionais e aumentando a eficiência da atividade transportadora.

O texto aprovado pelo Senado Federal é fruto de um amplo diálogo entre a CNT, as entidades e empresas do setor portuário e aéreo, a Marinha do Brasil, a Agência Nacional de Aviação Civil e o Parlamento. Com foco em viabilizar o treinamento dos trabalhadores e do setor e a ampliação da mão de obra para as atividades aérea e portuária, o senador Laercio Oliveira (PP/SE) construiu um substitutivo.

que atendesse os anseios da sociedade civil organizada de representantes do poder público, dos trabalhadores e das empresas que buscam aumentar sua empregabilidade com mão de obra qualificada.



AUTOR:

Senador Wellington Fagundes (PL/MT).



EMENTA:

Altera os Decretos-Leis nº 6.246, de 5 de fevereiro de 1944; nº 9.403, de 25 de junho de 1946; e nº 1.305, de 8 de janeiro de 1974; e as Leis nº 5.461, de 25 de junho de 1968; e nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, para determinar que as contribuições de todos os trabalhadores do transporte e dos transportadores autônomos sejam recolhidas em favor do SEST e do SENAT.



TRAMITAÇÃO:

Aguardando despacho do presidente da Câmara.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando despacho do presidente da Câmara dos Deputados.



PROPOSTA:

Aprovação de substitutivo do Senado Federal.



PL 148/2020

ALTERAÇÕES À LEI DE AUTORIZAÇÃO PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS

POSICIONAMENTO

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

Com o objetivo de regulamentar a norma, de forma ampla e participativa, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou audiências públicas e coletou contribuições das entidades de representação e da sociedade civil. A Regulamentação do Marco Regulatório do TRIP foi publicada em dezembro de 2023 e passou a vigorar em 1/2/2024. Nesse contexto, para uma empresa de ônibus receber uma autorização ou concessão, é preciso que ela atenda a uma série de requisitos relacionados a sua capacidade técnica, operacional e econômica, segurança e acessibilidade. Isso garante a prestação de serviço, com frequência mínima e regularidade, passagens com validade de um ano e gratuidades e descontos previstos em lei para idosos, deficientes, jovens carentes, estudantes, entre outros.

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



AUTOR:

Deputado federal Abou Anni (UNIÃO/SP).



EMENTA:

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor sobre a autorização de transporte rodoviário interestadual de passageiros em regime de fretamento.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado federal Cezinha de Madureira (PSD/SP)

Importante: A CNT também se posiciona contrária ao PL 4.470/2020, que altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre; cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a ANTT, a Antaq e o DNIT; e dá outras providências para criar a categoria do transporte remunerado privado coletivo interestadual e internacional de passageiros.

A proposição em tramitação na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal, não reconhece todo o longo trabalho de discussão e aprimoramento do marco legal das autorizações no transporte interestadual de passageiros. Para o setor transportador, não há que se falar em alterações em uma legislação amplamente debatida e consensuada entre operadores, reguladores e usuários do transporte público. Nesse sentido, a Confederação se posiciona pela rejeição e arquivamento do PL 4.470/2020.



PROPOSTA:

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



PL 2.863/2020

PARCELAMENTO DE DÍVIDAS TRABALHISTAS

POSICIONAMENTO

Mesmo com o fim da pandemia, as empresas ainda se recuperam do impacto econômico e social provocado pelo SARS-CoV-2. Em um processo de retomada de seus negócios e na busca por sanar os problemas financeiros gerados pela paralisação das atividades, os empresários desejam quitar suas dívidas tributárias e trabalhistas, acabando, assim, com os passivos hoje existentes. Para isso, é fundamental que o poder público tenha um olhar cuidadoso para os reflexos econômicos e para a saúde financeira das empresas gerados pela pandemia e pelo período necessário para a sua recuperação. O PL 2.863/2020 possibilita que as empresas possam dividir seus débitos trabalhistas vencidos durante o período de estado de calamidade pública.

Essa medida possibilitará às empresas pagarem seus débitos sem colocarem em risco seus negócios e os empregos gerados. Por outro lado, trata-se de medida razoável que assegura ao trabalhador credor o recebimento de valor mínimo à sua subsistência, o qual será devidamente corrigido monetariamente. As empresas desejam honrar suas obrigações, entre elas, as trabalhistas. Para isso, é preciso que a dívida possa ser parcelada. Mesmo com a volta à normalidade, ainda não foi possível para muitas empresas retomar os antigos patamares e reerguer totalmente seus negócios.



AUTOR:

Deputado federal Laercio Oliveira (PP/SE).



EMENTA:

Altera o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para autorizar, dentre outros, o parcelamento de débitos em execuções trabalhistas durante o período de estado de calamidade e enfrentamento de emergência de saúde pública decretado em razão da covid-19, bem como nos 18 meses subsequentes à data do término do referido período.



TRAMITAÇÃO:

CTRAB; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CTRAB.

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



PROPOSTA:

Aprovação do PL 2.863/2020.



PL 3.757/2020

MARCO LEGAL DO OPERADOR LOGÍSTICO

POSICIONAMENTO

A proposição busca reconhecer a figura do operador logístico. Para isso, estabelece regras para as atividades a serem exercidas. Hoje, ele é o responsável pelo gerenciamento e pela execução de parte das atividades logísticas nas mais diversas fases da cadeia de abastecimento. Mesmo sendo um trabalho relevante, é preciso assegurar que a nova legislação não afete os avanços instituídos pela Lei nº 11.442/2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração. Nesse sentido, para que o projeto possa prosperar, é necessário o aperfeiçoamento do texto para evitar retrocessos na regulamentação do transporte ou sobreposições de legislações vigentes.



AUTOR:

Deputado federal Hugo Leal (PSD/RJ).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CVT; CDE; CICS; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronto para a pauta na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado federal Marangoni (UNIÃO/SP).



PROPOSTA:

Aprovação do parecer apresentado e lido pelo deputado Marangoni na CCJC.



PL 4.728/2020

PERT

POSICIONAMENTO

A proposição, em princípio, foi concebida para trazer uma saída para o pagamento de tributos pelas empresas atingidas diretamente pela pandemia. A covid-19 abalou não apenas a saúde da nossa população, mas também a saúde econômica das empresas brasileiras. Os cuidados com a pandemia foram fundamentais para a preservação de vidas, contudo, as medidas sanitárias abalaram consideravelmente a economia do país. Ocorreu uma redução brusca do faturamento das empresas, as quais são primordiais para a geração de empregos e renda no Brasil.

O projeto avançou apenas em uma das casas legislativas e ficou parado no Plenário da Câmara dos Deputados por quase 5 anos. Em dezembro de 2025, o deputado Vermelho (PP/PR), designado relator da matéria, apresentou parecer de Plenário reestruturando a proposição para viabilizar o pagamento dos tributos em atraso e promover incremento significativo de arrecadação, colaborando para o cumprimento das metas fiscais, além de possibilitar às empresas o equacionamento de seus passivos, favorecendo a atividade econômica.

O parecer apresentado estabelece uma importante ferramenta para possibilitar aos contribuintes a regularização de sua situação fiscal e trazer aumento na arrecadação tributária. Nesse contexto, o setor transportador apoia a iniciativa e reforça o interesse das empresas em sanar suas dívidas com o Estado.



AUTOR:

Senador Rodrigo Pacheco (PSD/MG).



EMENTA:

Dispõe sobre mecanismos para permitir a regularização fiscal e ampliar a possibilidade de instituição de acordos entre a Fazenda Pública e os contribuintes, por meio da reabertura do prazo de adesão ao Programa Especial de Regularização Tributária (PERT), de que trata a Lei nº 13.496, de 24 de outubro de 2017; altera a Lei nº 13.988, de 14 de abril de 2020, para conceder segurança jurídica à transação e incluir novos instrumentos para extinção de dívidas por meio de acordo; e altera a Lei nº 10.522, de 19 de julho de 2002, para autorizar a Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN) a realizar acordos relativos a processos em fase de cumprimento de sentença.



TRAMITAÇÃO:

CFT (Mérito), CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



RELATOR DE PLENÁRIO:

Deputado federal Vermelho (PP/PR).



PROPOSTA:

Aprovação do parecer de Plenário do deputado Vermelho.



PEC 1/2021

PEC DA INFRAESTRUTURA

POSICIONAMENTO

A PEC 1/2021 é fruto de um amplo diálogo entre a Frenlogi e a CNT. A proposta busca sanar a insuficiência de investimentos públicos em infraestrutura, cujos ativos se depreciam por falta de manutenção. Mesmo com os aportes do poder público em 2024, os investimentos em infraestrutura ainda são insuficientes para as necessidades do setor. A limitação orçamentária compromete diversos tipos de infraestrutura de transporte – rodoviária, ferroviária, aeroviária e aquaviária. A PEC propõe que 70% dos recursos arrecadados com outorgas onerosas relativas a serviços e obras de transporte sejam reinvestidos no próprio setor. O texto possibilitará obras de infraestrutura em áreas mais carentes e que tenham sido preteridas anteriormente.



AUTORES:

Senador Wellington Fagundes (PL/MT) e outros.



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CCJC; CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a constituição de Comissão Especial.



PROPOSTA:

Aprovação da PEC 01/2021 com os devidos ajustes para os novos modelos de concessões de infraestrutura estabelecidos no Brasil.



PL 1.809/2021

PROIBIÇÃO DE AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado federal Paulo Vicente Caleffi (PSD/RS).



EMENTA:

Altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, a fim de vedar o afretamento de embarcação estrangeira por empresa brasileira de navegação para operar na navegação interior de percurso nacional.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 4.101/2020 - CVT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado federal Nikolas Ferreira (PL/MG).



PROPOSTA:

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



PL 3.100/2021

PARCELAMENTO DE MULTAS DO TRC

POSICIONAMENTO

O Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020, reconheceu o transporte rodoviário de cargas como atividade essencial para o país; contudo, a carga tributária do setor é pesada e contribuiu para encarecimento da prestação do serviço. A proposição apresentada durante o período da pandemia é uma possível solução para a quitação de débitos gerados em um período delicado economicamente para todo o setor produtivo. Os desafios econômicos enfrentados pelas empresas e pelos profissionais autônomos durante e após o fim da crise da covid-19 têm colocado à prova a capacidade de manutenção de negócios e de milhares de empregos gerados. O Brasil é um país que transporta suas cargas por via terrestre, especialmente pelo modal rodoviário. Nesse contexto, é preciso um olhar cuidadoso para que as empresas, que possuem passivos, possam regularizar a situação tributária dos seus negócios e seguir prestando seus serviços ao país.



AUTOR:

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



EMENTA:

Institui o Programa Especial de Regularização Tributária de Motoristas Profissionais de Transporte Rodoviário de Cargas (PRT-Caminhoneiros) na Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil e na PGFN, o Programa de Regularização de Débitos não Tributários de Motoristas Profissionais de Transporte Rodoviário de Carga (PRD-Caminhoneiros) junto à ANTT, ao DNIT e à PGF e autoriza o BNDES a formalizar termos aditivos aos contratos de financiamento ou refinanciamento de dívidas de pessoas físicas e jurídicas cujo objeto social seja, exclusivamente, o transporte rodoviário de cargas, de que trata o art. 2º da Lei nº 11.442/2007, inclusive aquelas que se encontrarem em recuperação judicial.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta na CFT.



RELATOR NA CFT:

Deputado federal Cabo Gilberto Silva (PL/PB).



PROPOSTA:

Aprovação do substitutivo apresentado pelo deputado Cabo Gilberto Silva na CFT.



PL 3.278/2021

NOVO MARCO LEGAL DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

POSICIONAMENTO

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

PROPOSTA:

Aprovação do PL 3.278/2021 nos termos do texto aprovado pelo Senado Federal.



AUTOR:

Senador Antonio Anastasia (PSD/MG).



EMENTA:

Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.



TRAMITAÇÃO:

CDU; CVT; CFT; CCJC - Urgência (Art. 155, RICD).



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronto para a pauta do Plenário.



RELATOR NO PLENÁRIO:

Deputado federal José Priante (MDB/PA).

Importante: Em agosto de 2025, o deputado Reginaldo Lopes (PT/MG), apresentou o PL 4.327/2025, que altera a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002 e Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, para tratar do subsídio das tarifas de transporte público coletivo de passageiros para implementação da tarifa zero pertencente ao Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. A proposição objetiva regulamentar a utilização da CIDE no financiamento do transporte público. A previsão se baseia na necessidade de regulamentar o estabelecido na Emenda Constitucional (EC) 132/2023 (Sistema Tributário Nacional), que possibilita a utilização das Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico no financiamento do transporte público brasileiro. A matéria é de grande relevância, contudo, precisa de aprimoramentos para garantir as diretrizes estabelecidas pela Carta Magna.

Outro importante projeto que busca fontes para o financiamento do transporte público brasileiro é o PL 1.295/2024, que possibilita a destinação de recursos para subsidiar tarifas de transporte público coletivo de passageiros. A matéria aguarda parecer do relator, deputado Gilberto Abramo (REPUBLICANOS/MG), na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.



PDL 69/2022

FIM DO CIRCUITO FECHADO

POSICIONAMENTO

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

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

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

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



AUTOR:

Deputado federal Márcio Labre (PL/RJ).



EMENTA:

Susta a Portaria nº 27, de 3 de março de 2022, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que padroniza o procedimento de fiscalização previsto na Resolução ANTT nº 4.287, de 13 de março de 2014.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado federal Arthur Oliveira Maia (UNIÃO/BA).

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



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PDL 69/2022.



PL 753/2022

VEÍCULOS ADAPTADOS PARA USO DE PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO TRANSPORTE POR FRETAMENTO

POSICIONAMENTO

O transporte rodoviário de passageiros por fretamento é uma modalidade de transporte realizada em circuito fechado, sem venda de passagens individuais. Isso significa que a locação do veículo se dá de forma integral com a previsão de que o mesmo grupo de passageiros faz a viagem de ida e volta no mesmo veículo. A prestação do serviço é regulada pela ANTT e pode ser ofertada nas modalidades turismo, eventual ou contínuo, sendo um serviço de natureza privada que se estabelece sob especificações acordadas previamente entre o contratante e o contratado, seguindo as determinações legais e as regulamentações estabelecidas pelo agente regulador e fiscalizador.

Com o objetivo de garantir, assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais das pessoas com deficiência, a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência estabeleceu a obrigatoriedade da acessibilidade aos serviços de transporte coletivo. Porém a lei não deixou explícito que a determinação era para o transporte público coletivo de passageiros, trazendo a obrigação também para o transporte privado. Tal medida acaba por prejudicar dinâmicas mais eficazes para o transporte de pessoas com deficiência pelas empresas de fretamento. Hoje as empresas de fretamento, quando solicitado por seus contratantes, disponibiliza veículos de passeio ou vans para buscar o passageiro cadeirante, especialmente quando se trata do fretamento contínuo.

A proposição ainda determina a adaptação dos veículos de fretamento de forma proporcional à frota. Isso garante que, a cada 20 veículos, ao menos um dos ônibus será apto a transportar, de forma segura e dentro das normas do Inmetro, o cidadão com deficiência.



AUTOR:

Deputado federal Paulo Vicente Caleffi (PSD/RS).



EMENTA:

Altera a Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que "institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência - Estatuto da Pessoa com Deficiência", a fim de estabelecer o percentual de veículos adaptados para uso de pessoa com deficiência a ser adotado pelas empresas de transporte de fretamento e de turismo.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 10.090/2018 – CVT; CPD; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronto para pauta na CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado Guilherme Uchoa (PSB/PE).



PROPOSTA:

Aprovação do parecer apresentado pelo deputado Guilherme Uchoa na CVT.



PEC 25/2023

SISTEMA ÚNICO DE MOBILIDADE URBANA (TARIFA ZERO)

POSICIONAMENTO

A criação do Sistema Único de Mobilidade (SUM) obrigará a atuação conjunta dos governos federal, estaduais e municipais no planejamento e no financiamento dos serviços de transporte público coletivo nas cidades. O Sistema é fundamental para garantir o direito social ao transporte (art. 6º da CF 1988), além de auxiliar na prestação de um serviço essencial para a sociedade brasileira (art. 30 da CF 1988).

Importante: O tema da gratuidade do transporte coletivo urbano no Brasil está ganhando força, especialmente após o pronunciamento do presidente Lula sobre o tema. Nesse contexto, uma série de projetos foram apresentados com o intuito de transformar a ideia em política pública. O Sistema Transporte e as empresas operadoras do transporte nos municípios brasileiros possuem uma preocupação que acreditamos que deve estar no centro do debate: o financiamento do novo modelo e sua sustentação perene do âmbito nacional. A construção de uma política pública que garanta a gratuidade no acesso ao transporte urbano brasileiro precisa olhar de forma sistêmica e econômica para os municípios e para os prestadores do serviço público. Na esteira do tema, o deputado Jilmar Tatto (PT/SP) apresentou o PL 1.280/2023, que institui o Programa Tarifa Zero.

Outros projetos que alteram as regras do setor, como os que tratam do vale-transporte, também estão sendo acompanhados pelo Sistema Transporte, que busca auxiliar na construção de políticas públicas efetivas e sustentáveis, gerando benefícios reais aos usuários do sistema.



AUTORES:

Deputada federal Luiza Erundina (PSOL/SP) e outros.



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CCJC; CESP; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para a pauta na CCJC.



RELATOR NA CCJC:

Deputado federal Kiko Celeguim (PT/SP).



PROPOSTA:

Aprovação da PEC 25/2023, com determinação de fonte de custeio permanente para a tarifa zero.

PL 916/2023 ISENÇÃO DE PEDÁGIO

POSICIONAMENTO

A proposição determina a isenção da cobrança de pedágio para os veículos registrados nos municípios próximos de praça de pedágio, em um raio de até 25 quilômetros.

A isenção para um grupo específico resulta, inevitavelmente, na transferência desses custos para o restante dos usuários. Isso cria uma carga financeira desproporcional entre os usuários das vias concessionadas. A medida pode comprometer o princípio de equidade na distribuição dos custos de manutenção e operação das rodovias. É importante lembrar que os usuários constantes das vias, incluídos os que residem a um raio de até 25 quilômetros, são diretamente beneficiados pelos investimentos realizados ao longo da rodovia, além do atendimento prestado pela concessionária em diversos momentos, em especial nos casos de acidentes ou panes veiculares.

Nos novos contratos de concessão, já foram implementadas iniciativas como o Desconto do Usuário Frequente (DUF) e o Desconto Básico de Tarifa (DBT). O DUF oferece um desconto progressivo para o usuário que atravessa várias vezes a praça de pedágio durante o mês, com reduções significativas na tarifa, visando incentivar e beneficiar os usuários mais frequentes. O DBT, por outro lado, concede um desconto fixo de 5% para usuários que utilizam meios de pagamento automático (TAGs e outros), reconhecendo a contribuição desses dispositivos para a redução dos custos operacionais e para a melhoria da fluidez do tráfego nas rodovias. Nesse contexto, é importante destacar o modelo de cobrança *free flow*, que representa uma abordagem mais avançada e equitativa. Esse sistema permite que cada usuário pague precisamente pelo trecho utilizado, promovendo uma distribuição de custos mais justa e proporcional.

	AUTOR: Deputado federal Juninho do Pneu (UNIÃO/RJ).
	EMENTA: Isenção da cobrança da taxa de pedágio aos veículos registrados em municípios limítrofes.
	TRAMITAÇÃO: CVT; CFT; CCJC.
	SITUAÇÃO ATUAL: Pronta para pauta da CVT.
	RELATOR NA CVT: Deputado federal Marcos Tavares (PDT/RJ).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento da matéria.



PL 1.066/2023

INSTALAÇÃO DE CANCELAS AUTOMÁTICAS

POSICIONAMENTO

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

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

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



AUTOR:

Deputado federal Beto Preto (PSD/PR).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CVT; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado federal Gutemberg Reis (MDB/RJ).



PROPOSTA:

Rejeição do PL 1.066/2023 e de seus apensados ou aprovação de um substitutivo que esteja em consonância com o que é estabelecido pelas normas técnicas da ABNT e pelo Manual de Cruzamentos Rodoferrviários do Contran.



PL 2.924/2023

EMIÇÃO DE LICENÇA ÚNICA

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Deputado federal Pedro Westphalen (PP/RS).



EMENTA:

Altera a Lei nº 6.938, de 31 agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CMADS; CFT; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer da relatora na CMADS.



RELATORA NA CMADS:

Deputada federal Tabata Amaral (PSB/SP).



PROPOSTA:

Aprovação do PL 2.924/2023.



PL 2.767/2023

PROGRAMAS DE FIDELIDADE DAS EMPRESAS AÉREAS

POSICIONAMENTO

O projeto trata da regulamentação dos programas de fidelidade das companhias aéreas. Durante a tramitação da matéria, o relator, deputado Jorge Braz, optou por ampliar a abrangência da proposição e incluir todos os programas de benefícios oferecidos por fornecedores de bens e serviços. Após uma série de reuniões e debates, o relator apresentou o parecer de Plenário nº 8. Mesmo buscando compreender todos os modelos existentes de programas de fidelidade, o parecer apresentado ainda coloca em risco o benefício hoje ofertado aos clientes das empresas aéreas ao impor padronizações excessivas, prazos de validade e regras de transferência e comercialização.

A autorização da comercialização dos pontos ou milhas formaliza a atuação de empresas intermediadoras sem estabelecer as devidas responsabilidades sobre esse novo modelo de negócio, especialmente sem a previsão da obrigatoriedade de contratos formais. Os problemas gerados por terceiros serão inevitavelmente espelhados nas empresas aéreas, mesmo que essas não tenham gerência sobre a questão. Isso levará uma quebra de confiança, geração de passivo para as empresas e, conseqüentemente, pode finalizar os programas, prejudicando os usuários e as empresas que construíram tais programas com o objetivo de fidelizar clientes e gerar benefícios não obrigatórios aos seus usuários.

No atual cenário, a CNT defende o aprimoramento do parecer do relator para permitir que os programas mantenham mecanismos de controle e limitação sobre a transferência, de modo a prevenir fraudes e comercializações irregulares (art. 6º), bem como exigir formalização contratual obrigatória entre intermediadores e programas de fidelidade, assegurando responsabilidade e rastreabilidade nas transações de pontos (art. 14), na forma da Emenda de Plenário nº 13.



AUTORES:

Deputado federal Amom Mandel (CIDADANIA/AM) e deputado federal José Guimarães (PT/CE).



EMENTA:

Regulamenta os programas de milhagem das companhias aéreas.



TRAMITAÇÃO:

Plenário (urgência).



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para pauta no Plenário.



RELATOR NO PLENÁRIO:

Deputado federal Jorge Braz (REPUBLICANOS/RJ).



PROPOSTA:

Pela aprovação de substitutivo que abarque as previsões estabelecidas na Emenda nº 13 de Plenário.



PL 5.730/2023

INCLUSÃO DE RESTRIÇÃO ADMINISTRATIVA PARA VEÍCULOS LOCADOS OBJETO DE APROPRIAÇÃO INDÉBITA



POSICIONAMENTO

O Projeto de Lei visa instituir a possibilidade de inserção de restrição administrativa e de recolhimento administrativo de veículo locado objeto de crime de apropriação indébita.

A proposta objetiva trazer uma proteção para as locadoras de veículos contra práticas criminosas, como no caso da apropriação indébita. A possibilidade de inserir uma restrição administrativa no registro dos veículos de locadoras pode representar um avanço importante na prevenção de fraudes e na recuperação do bem, evitando não apenas o passivo para as locadoras, como também trazendo uma prevenção que evitará a judicialização e, por vezes, a necessidade de acionar as polícias civil e militar.

Importante: O PL 5.730/2023 tramita apensado ao PL 2.736/2019, que propõe tornar mais rigoroso o processo de emissão do Certificado de Registro de Veículo (CRV), exigindo certidão negativa de estelionato e apropriação indébita, além das já previstas para roubo e furto. Como a apropriação indébita não é considerada furto ou roubo, os veículos nessa situação não são identificados facilmente em fiscalizações, gerando prejuízos para as locadoras — que continuam arcando com multas e tributos — e para terceiros de boa-fé que adquirem os automóveis sem conhecimento da fraude. O PL busca, portanto, reforçar a segurança jurídica e evitar fraudes no mercado de veículos.



AUTORA:

Deputada federal Helena Lima (MDB/RR).



EMENTA:

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a inclusão de restrição administrativa no registro de veículo locado objeto do crime de apropriação indébita.



TRAMITAÇÃO:

Apensado ao PL 2.736/2019 – CVT; CCJC (mérito); Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronto para pauta no Plenário.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 5.730/2023 e do PL 2.736/2019.



PL 2.843/2024

PROIBIÇÃO DA COBRANÇA DE PASSAGEM PELO MOTORISTA

POSICIONAMENTO

A proposição veda a possibilidade de o motorista de transporte coletivo urbano de passageiros acumular a função de cobrador de passagens. Contudo, o projeto não observa os comandos constitucionais quanto à prerrogativa dos municípios de determinarem os procedimentos de cobrança de tarifa no transporte urbano de passageiros. É importante salientar que o entendimento do Poder Judiciário é que a atribuição de receber passagens é compatível com as condições contratuais do motorista profissional. Devemos nos lembrar, ainda, dos avanços tecnológicos e dos novos modelos de bilhetagem e integração entre os transportes de passageiros. Por fim, destacamos o trabalho desenvolvido pelo SEST SENAT com o Projeto Qualificação Profissional para Cobrador no Transporte Coletivo de Passageiros, que tem como principal objetivo qualificar os cobradores de ônibus que desejam trabalhar como motoristas profissionais. O projeto prepara esses profissionais para as constantes transformações e demandas do mercado de trabalho. Dessa forma, a iniciativa contribui para a empregabilidade, principalmente, frente à crescente adoção da bilhetagem eletrônica nos ônibus urbanos.



AUTORES:

Deputada federal Loreny (SOLIDARIEDADE/SP) e outros.



EMENTA:

Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a proibição de acumulação de cargos de motorista de transporte coletivo e cobrador.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CCJC; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando o parecer do relator na CVT.



RELATOR NA CVT:

Deputado federal Ricardo Ayres (REPUBLICANOS/TO).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 2.843/2024.



PL 733/2025

ALTERAÇÕES NO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

POSICIONAMENTO

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

O tema tem grande relevância para o transporte e a logística nacionais. Nesse contexto, o setor transportador participou ativamente dos debates promovidos pelo colegiado. Contudo, o texto apresentado estabelece pontos de preocupação para os transportadores, para os operadores de portos e para as instalações portuárias.

Importante: Está sob análise da Comissão de Viação e Transporte o PL 406/2021, que altera a Lei nº 12.815, de 2013, e a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor a respeito da integração de portos organizados e terminais portuários de uso privado ao sistema nacional de vias terrestres. O projeto, sob a relatoria do deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP), é meritório, todavia, precisa de aprimoramentos que atualizem as diretrizes do setor portuário, incentivando a multimodalidade e aprimorando as competências do poder concedente frente aos concessionários, arrendatários e autoritários de portos e terminais portuários.



AUTOR:

Deputado federal Leur Lomanto Júnior (UNIÃO/BA).



EMENTA:

Dispõe sobre o Sistema Portuário Brasileiro, regula a exploração dos portos, as atividades de operação portuária, o trabalho portuário e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CESP.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando parecer do relator na Comissão Especial.



RELATOR:

Deputado federal Arthur Oliveira Maia (UNIÃO/BA).



PROPOSTA:

Elaboração de um substitutivo que aprimore o texto com objetivo de não prejudicar o setor portuário brasileiro e as operações de transporte e logística. Supressão dos artigos que alteram a legislação do SEST SENAT. Inclusão de texto adequado para tratar da capacitação e treinamento dos profissionais portuários e do envio das contribuições compulsórias das empresas portuárias para o SEST SENAT.



PL 2.831/2025

TRANSPORTE NO CONSELHO DELIBERATIVO NACIONAL DO SEBRAE

POSICIONAMENTO

O projeto inclui um representante do setor de transporte no Conselho deliberativo do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae). O Conselho conta com representantes da Confederação Nacional da Agricultura (CNA), da Confederação Nacional do Comércio (CNC) e da Confederação Nacional da Indústria (CNI), mas, até o presente momento, não há a participação do setor de transporte, que permanece excluído dessa composição.

É evidente a importância do transporte para a economia brasileira. Com o crescimento das compras pela internet, o transporte de pequenas cargas cresceu de forma considerável. Dessa maneira, é fundamental que o setor, que já é um contribuinte do Sebrae, possa participar do Conselho da entidade e levar para os debates as demandas e, especialmente, a realidade da operação do transporte e da logística.



AUTOR:

Deputado federal Jilmar Tatto (PT/SP).



EMENTA:

Altera a redação do art. 10 da Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990 e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CVT; CICS; CCJC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando prazo de vista na CICS.



RELATOR NA CICS:

Deputado federal Lucas Ramos (PSB/PE).



PROPOSTA:

Aprovação do PL 2.831/2025.



PL 5.582/2025

PL ANTIFACÇÃO/SUSPENSÃO DO CNPJ / INCÊNDIO EM VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

POSICIONAMENTO

O Projeto altera diversos diplomas legais para tratar sobre mecanismos de combate às organizações criminosas no país, recrudesce penas e propondo mudanças de natureza instrumental.

A proposição determina que constitui crime, independentemente de suas razões ou motivações, a prática, por membros de organização criminosa, de apoderar-se ilicitamente de meios de transporte ou danificá-los, depredá-los, incendiá-los, destruí-los, saqueá-los, explodi-los ou inutilizá-los, total ou parcialmente. Tal determinação é fundamental em um momento em que há uma onda crescente de incêndios a ônibus e na utilização de forma ilícita de veículos de transporte público para barricadas e crises contra a população.

Destaca-se ainda a inclusão no projeto, por meio de emenda, da suspensão de 180 dias do CNPJ de pessoas jurídicas que atuem como receptoras de mercadorias roubadas ou furtadas. A medida é adequada, visto que operacionaliza a neutralização de estruturas empresariais utilizadas especificamente em crimes de receptação, o que é importante para cortar a cadeia do crime. Essas empresas funcionam como elo operacional indispensável entre o roubo/furto e a distribuição ilícita de bens. A suspensão de 180 dias do CNPJ funciona como mecanismo de bloqueio operacional que transcende medidas tradicionais de confisco. Enquanto a apreensão de mercadorias remove o objeto específico do crime, a suspensão do CNPJ impede a emissão de notas fiscais, impossibilitando a "legalização" de bens roubados através da incorporação em cadeias de suprimento aparentemente legítimas. Não havendo quem comercialize os produtos roubados, haverá uma queda na criminalidade, não só auxiliando as transportadoras, mas, especialmente, preservando a vida e a segurança dos motoristas profissionais e dos caminhoneiros autônomos.



AUTOR:

Poder Executivo.



EMENTA:

Altera a Lei nº 12.850, de 2 de agosto de 2013, o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 – Código de Processo Penal, a Lei nº 8.072, de 25 de julho de 1990, a Lei nº 7.960, de 21 de dezembro de 1989, e a Lei nº 7.210, de 11 de julho de 1984, para dispor sobre o combate às organizações criminosas no País.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando envio à sanção.



PROPOSTA:

Sanção do Projeto aprovado pelo Congresso Nacional.

Importante: Tramita na Câmara dos Deputados o PL 770/2015, e seus apensos, que agrava a pena de roubo se a vítima estiver em serviço de transporte de cargas. O relator da matéria na CCJC, deputado Marangoni (UNIÃO/SP), aprovou parecer com a previsão da suspensão do CNPJ no caso de recepção e venda de cargas roubadas. O parlamentar é o autor da emenda incluída em Plenário no PL Antifacção. O PL 770/2015, aguarda deliberação pelo Plenário da Câmara dos Deputados.

No Senado Federal tramita o PL 759/2024, que altera o Código Penal para ampliar a aplicação do confisco alargado, conferir legitimidade ao terceiro de boa-fé para demonstrar a inexistência de incompatibilidade ou a procedência lícita do patrimônio e prever a utilização de medidas assecuratórias para garantir a disponibilidade dos bens ou direitos com requerimento de perda. O texto, já aprovado pela Comissão de Segurança Pública, inclui emenda que prevê a suspensão temporária da inscrição do CNPJ no caso de venda de mercadoria roubada. A proposta aguarda designação de relator na CCJ.



PEC 22/2025



TEMPO DE DESCANSO DO MOTORISTA PROFISSIONAL

POSICIONAMENTO

Na modulação da ADI 5322 (ADI relativa à Lei nº 13.103/2025 – Lei do Motorista), o relator da matéria no STF, ministro Alexandre de Moraes, consignou o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas com fundamento no artigo 7º, XXVI, da Constituição. Tal entendimento possibilitaria a negociação entre os representantes das empresas e os representantes dos empregados. Porém, mesmo com esse entendimento, o Ministério Público passou a atuar as empresas por permitirem, em acordo com seus funcionários, o fracionamento do descanso de 11 horas diárias.

Com o impasse, os parlamentares passaram a debater a questão na busca de uma solução que trouxesse garantia para os trabalhadores, caminhoneiros autônomos e motoristas profissionais regidos pela CLT. Entre os pontos de preocupação levantados por deputados e senadores estava a questão da não construção dos Pontos de Parada (PPDs) pela União, previstos na Lei nº 13.103/2015.

Como solução para a necessidade de fracionamento do tempo de descanso, o senador Jaime Bagattoli (PL/RO) apresentou a PEC nº 22/2025, que, mesmo meritório, não observava os diferentes modelos de prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Para buscar equalizar as questões levantadas, foi realizada um trabalho de diálogo entre a CNT, a CNTTT, o Parlamento e o governo federal, na busca de um texto que pudesse abarcar tanto empregados celetista como profissionais autônomos.

Nesse contexto, foi apresentada em Plenário a Emenda nº 4, de autoria do senador Efraim Filho (UNIÃO PB), que pretende permitir, desde que previsto em acordo ou convenção coletiva de trabalho, o fracionamento do descanso diário em viagens de longa distância, desde que garantidas as oito horas ininterruptas de repouso. A emenda também previu a possibilidade de acúmulo de períodos e o descanso dentro do veículo em movimento quando a atividade é prestada em um único veículo com dois motoristas.

Após uma ampla discussão com os trabalhadores, empregadores e governo, o relator da matéria em Plenário, senador Esperidião Amin (PP/SC), apresentou parecer acatando parcialmente a emenda de Plenário nº 4 e propondo um novo substitutivo à PEC. O texto constante no parecer equilibra a segurança viária, a preservação da saúde do motorista e as limitações reais da malha rodoviária brasileira, acompanhando a jurisprudência do STF e prestigiando a negociação coletiva, prevista na CF 1988.

Os transportes rodoviários de passageiros e de cargas são serviços essenciais para toda a população. O Brasil é um país que optou pelo transporte terrestre para o deslocamento de suas cargas e pessoas. Nesse cenário, tudo o que é produzido e consumido em nosso país

passa, em alguma de suas etapas, por um caminhão. Solucionar os impasses de entendimento sobre a ADI 5322 é primordial para toda a população que depende do transporte, tanto para o seu deslocamento quanto para o recebimento e envio de mercadorias e insumos.

Nesse contexto, o texto elaborado e aprovado pelo Senado Federal atende os anseios dos empregados, empregadores e caminhoneiros autônomos.



AUTORES:

Senador Jaime Bagattoli (PL/RO) e outros.



EMENTA:

Acrescenta o art. 139 ao Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), para instituir a Política Nacional de Apoio à Atividade de Transporte Rodoviário Profissional.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando despacho do Presidente da Câmara dos Deputados.

Importante: Também tramita na Câmara dos Deputados a PEC 51/2024, que altera o art. 7º e o Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal de 1988, para dispor sobre as condições especiais de trabalho do motorista profissional empregado no transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Reconhecemos a boa vontade do legislador e seu trabalho na apresentação da proposição, todavia, o texto original da PEC 51/2024 não dialoga com o que foi decidido pelo STF com relação à ADI 5322. A PEC só pode prosperar se houver alterações profundas na proposta original. O substitutivo a ser construído deve focar na natureza da atividade transportadora e garantir a isonomia das relações trabalhistas ao tratar os iguais de forma igual e os desiguais de forma desigual, na medida de suas peculiaridades. Também é preciso garantir os acordos coletivos, conforme decisão do STF.



PROPOSTA:

Aprovação do texto do Senado Federal.





SENADO **FEDERAL**





PL 2.464/2019

RESPONSABILIDADE DAS LOCADORAS SOBRE DANOS CAUSADOS PELOS LOCATÁRIOS

POSICIONAMENTO

O projeto estabelece a responsabilidade das locadoras de bens móveis pelos danos causados pelos locatários no uso da coisa locada. A proposição se mostra em total consonância com o Código Civil, o qual determina que a solidariedade não se presume, mas, sim, resulta da lei ou da vontade das partes. Nesse sentido, tratando-se de responsabilidade civil, não é cabível que locadoras de veículos sejam responsabilizadas quando essas não contribuírem para situações que gerarem danos a terceiros. Portanto, a responsabilidade civil das locadoras de veículos é pautada na responsabilidade subjetiva, exigindo a demonstração de dolo ou culpa para que essas sejam responsabilizadas por atos de terceiros.



AUTOR:

Deputado federal Vanderlei Macris (PSDB/SP).



EMENTA:

Acrescenta inciso VI ao caput do art. 932 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), para estabelecer a responsabilidade das locadoras de bens móveis pelos danos causados pelos locatários no uso da coisa locada.



TRAMITAÇÃO:

CCJ; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando a designação de relator na CCJ.



PROPOSTA:

Aprovação do PL 2.464/2019 nos moldes do texto já aprovado pela Câmara.

PL 5.544/2019 DEVOLUÇÃO DO VALOR DO FRETE

POSICIONAMENTO

Apesar de a proposta aparentemente trazer uma garantia, ela pode gerar impactos ao prejudicar o desenvolvimento dos setores de e-commerce e cargas, além de provocar impactos ao consumidor.

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

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

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

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

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



AUTOR:

Senador Randolfe Rodrigues (PT/AP).



EMENTA:

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



TRAMITAÇÃO:

CTFC.



SITUAÇÃO ATUAL:

Matéria aguardando a apresentação de parecer na CTFC.



RELATOR NA CTFC:

Senador Efraim Filho (UNIÃO/PB).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 5.544/2019.



PLP 197/2021

MEI CAMINHONEIRO

POSICIONAMENTO

A Lei Complementar nº 188/2021 possibilitou a inscrição do transportador autônomo de cargas como microempreendedor individual (MEI), uma modalidade simplificada de negócio. Com a adesão, o autônomo passa a ter Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) e deverá emitir notas fiscais por cada serviço prestado. Nesse sentido, caso faça a opção pela modalidade, o caminhoneiro terá sua personalidade jurídica alterada. A nova lei complementar também altera o modelo de atendimento dos caminhoneiros no SEST SENAT.

Para acessar os serviços de treinamentos, capacitações e saúde, o profissional autônomo deverá pagar o valor integral dos serviços. É fundamental ressaltar que os motoristas profissionais têm uma série de reciclagens e capacitações obrigatórias por lei, as quais são extremamente necessárias para garantir a segurança do profissional, do veículo e das pessoas que circulam pelas estradas do país. O PLP 197/2021 busca reverter esse cenário negativo para o profissional autônomo, retomando o modelo contributivo para o Sistema S do Transporte e garantindo os atendimentos aos motoristas e aos seus familiares.



AUTOR:

Senador Jorginho Mello (PL/SC).



EMENTA:

Altera a Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006 (Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte), e a Lei Ordinária nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, a fim de permitir que os MEI caminhoneiros possam contribuir para o SEST SENAT.



TRAMITAÇÃO:

CAE; CI; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Matéria aguardando a apresentação de parecer na CI.



RELATOR NA CAE:

Senador Rogério Marinho (PL/RN).



PROPOSTA:

Aprovação do PLP 197/2021.



PL 2.966/2021

PROIBIÇÃO DE COBRANÇA DE THC POR ARMADORES DE CONTÊINERES

POSICIONAMENTO

O PL propõe alteração na Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), para determinar que os serviços de operação de pátio prestados por operadores portuários a contêineres, no contexto da operação de transporte marítimo, sejam cobrados exclusivamente pelos operadores portuários, passando a ser vedada tal cobrança por parte de transportadores marítimos de contêineres por meio da terminal *handling charge* (THC). A proposta fere os princípios da livre iniciativa, vai na contramão da dinâmica do mercado na contratação dos serviços de operação de pátio e não leva em consideração as especificidades do transporte marítimo. Por fim, a proposição ainda adota solução distinta das regras já consolidadas pela Antaq (RN 72) e pode encarecer os serviços, visto que acaba com a liberdade negocial e pode criar um monopólio do serviço praticado.



AUTORA:

Senadora Daniela Ribeiro (PP/PB).



EMENTA:

Inclui o § 6º no art. 40 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para proibir a cobrança de quaisquer serviços portuários já inclusos na capatazia.



TRAMITAÇÃO:

CI; CAS.



SITUAÇÃO ATUAL:

Matéria aguardando a apresentação de parecer na CI.



RELATOR NA CI:

Senador Weverton (PDT/MA).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 2.966/2021.



PL 1.205/2022

RESSARCIMENTO DA DESPESA COM COMBUSTÍVEL DO TAC PELO ETC

POSICIONAMENTO

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



AUTOR:

Senador Lucas Barreto (PSD/AP).



EMENTA:

Altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980, para estabelecer o caráter ressarcitório da despesa com combustível pelas empresas de transporte rodoviário de cargas (ETC).



TRAMITAÇÃO:

CAE; CI.



SITUAÇÃO ATUAL:

Matéria aguardando a apresentação de parecer na CAE.



RELATOR NA CAE:

Senador Weverton (PDT/MA).



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 1.205/2022.



PL 2.239/2022

JUSTIÇA GRATUITA

POSICIONAMENTO

O projeto, já aprovado pela Câmara dos Deputados, altera o Código de Processo Civil para estabelecer novos critérios para concessão de gratuidade de justiça. O tema da gratuidade de justiça é de suma importância para o acesso à justiça, garantindo que a falta de recursos financeiros não seja um óbice para que o cidadão e as entidades busquem a tutela de seus direitos.

O Sistema Transporte defende que a regulamentação desse instituto deve procurar um equilíbrio entre a proteção dos hipossuficientes e a garantia da segurança jurídica e da efetividade do processo, evitando distorções que possam comprometer o sistema judiciário e as relações entre as partes.

A aprovação da matéria pode estabelecer uma segurança jurídica às relações processuais e diminuir de forma significativa os custos do Estado na esfera judicial.

A proposição avança no sentido de garantir a população de menor poder aquisitivo o acesso à justiça. Contudo, o texto ainda necessita de aprimoramentos que definam de forma objetiva os critérios para concessão do benefício. Ainda é preciso que haja a possibilidade de indeferimento ou de revogação da gratuidade quando comprovada fraude, omissão ou alteração de situação financeira do beneficiário. Tais regras são importantes para desonerar o estado e canalizar os recursos especialmente para os mais necessitados, ampliando assim o acesso dos indivíduos com menor poder aquisitivo ao judiciário.



AUTOR:

Câmara dos Deputados – deputado federal Paes Landim (UNIÃO/PI).



EMENTA:

Altera a Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015 (Código de Processo Civil), para estabelecer critérios para a concessão de gratuidade de justiça.



TRAMITAÇÃO:

CDH; CCJ; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Pronta para a pauta na CCJ.



RELATOR NA CCJ:

Senador Hamilton Mourão (REPUBLICANOS/RS).



PROPOSTA:

Aprimoramento do parecer apresentado pelo senador Hamilton Mourão na CCJ para estabelecer que o acesso à justiça gratuita seja ofertado para o cidadão com remuneração inferior ou igual a 3 (três) salários mínimos; da previsão de isonomia entre a justiça comum e a justiça trabalhista para o oferecimento da gratuidade; previsão da litigância predatória e possibilidade de revisão do benefício no caso de alteração da condição econômica do beneficiado.



PL 5.041/2025

DESPACHO DE BAGAGEM NO TRANSPORTE AÉREO

POSICIONAMENTO

O projeto de lei garante despacho gratuito de bagagem de até 23 kg em voos nacionais ou internacionais operados no país, além de restringir a oferta de produtos aos diferentes perfis de passageiros.

É importante observar que a atual regulamentação da Anac, alinhada às melhores práticas internacionais, permitiu a implantação de uma nova classe tarifária, que permite a venda de bilhetes sem uma franquia obrigatória de bagagem despachada e sem a bagagem de mão. A revogação da regra em vigor significaria o retrocesso à situação anterior de injustiça tarifária: o passageiro que carrega apenas bagagem de mão — cerca de dois terços do total de viajantes — arca com os custos gerados por aqueles que despacham gratuitamente a sua bagagem.

Ao regressar à obrigação da bagagem, o Congresso pode prejudicar a atratividade do mercado brasileiro para as companhias aéreas *lowcost*, que possuem um modelo de negócio de baixíssimo custo. A entrada dessas empresas depende em grande medida de segurança jurídica e regulatória, em especial, que não haja mudanças repentinas nas regras que podem inviabilizar o modelo de negócios.

A manutenção das regras atuais, pautadas pela livre concorrência e pelo respeito às práticas internacionais, é crucial para o crescimento da atividade e garantia da competitividade no setor, devendo a aviação comercial ser vista pelo governo brasileiro como um importante modo de transporte em um país de dimensões continentais.



AUTOR:

Câmara dos Deputados – deputado Federal Da Vitória (PP/ES).



EMENTA:

Altera a Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), para assegurar ao passageiro o direito ao transporte gratuito de bagagem de mão em voos domésticos, dispor sobre acessibilidade no transporte aéreo, vedar o cancelamento do trecho de volta no caso de não comparecimento do passageiro ao embarque para o trecho de ida e modificar regras referentes a passageiro que pratica ato de indisciplina; garante ao passageiro o despacho gratuito de bagagem nos termos que especifica; e veda a cobrança pela marcação de assento padrão.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando despacho da Mesa do Senado Federal.

Importante: Tramita na Câmara dos Deputados o PDC 578/2016, que susta o art. 13 da Resolução nº 400, de 13 de dezembro de 2016, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), que dispõe sobre as condições gerais de transporte aéreo. A Confederação se posiciona contrária, visto que sua aprovação representa um retorno a uma situação anterior de injustiça tarifária.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 5.041/2025.



PDL 225/2024

TAXA DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO AMBIENTAL

POSICIONAMENTO

A proposição busca revogar a Portaria Ibama nº 260/2023, que alterou o entendimento de pessoa jurídica para a cobrança da Taxa de Controle de Fiscalização Ambiental (TCFA). Tal alteração fere o princípio de legalidade quando extrapola seu alcance regular, modificando a forma de enquadramento das empresas com vistas à cobrança da TCFA, em descompasso com o que prevê a lei que a instituiu. A mudança buscou apenas ampliar a arrecadação, não observando o impacto nas empresas que precisam da documentação ambiental para a sua operação. Nesse sentido, se faz necessária a extinção da Portaria nº 260/2023 do Ibama.



AUTOR:

Senador Wellington Fagundes (PL/MT).



EMENTA:

Susta a Portaria nº 260, de 20 de dezembro de 2023, do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), que dispõe sobre a utilização de documentação comprobatória fiscal padrão para fins de retificação de porte declarado pelas pessoas jurídicas junto ao Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais (CTF/APP), em cumprimento ao que estabelece o art. 17-D da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e o inciso II do art. 61-C da Instrução Normativa nº 17, de 30 de dezembro de 2011.



TRAMITAÇÃO:

CMA; CCJ; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Matéria aguardando a apresentação do parecer na CMA.



RELATOR NA CMA:

Senador Jaques Wagner (PT/BA).



PROPOSTA:

Aprovação do PDL 225/2024.



PL 3.309/2024

APLICAÇÃO DAS NRS AOS SERVIDORES PÚBLICOS

POSICIONAMENTO

O projeto tem, como principal objetivo, sanar uma lacuna existente na Lei nº 8.112/1990, que não abrange as regras de saúde e segurança no trabalho para os servidores públicos. A proposta visa garantir aos servidores o direito à redução dos riscos inerentes ao trabalho, conforme previsto na CF 1988, estendendo a eles a proteção prevista nas Normas Regulamentadoras (NRs) do Ministério do Trabalho e Emprego.

Atualmente, as NRs são aplicadas a trabalhadores regidos pela CLT, mas não contemplam, de forma clara, os servidores públicos estatutários, apesar da previsão constitucional, na forma da EC 19/1998, que estendeu as garantias de segurança no trabalho a esses servidores. A Lei nº 8.112/1990 não foi revisada para refletir essa mudança, resultando em um vácuo normativo e prejudicando os profissionais, que, muitas vezes, exercem funções semelhantes aos trabalhadores celetistas, contudo não contam com as mesmas regras de proteção estipuladas pela União.

A proposição visa alinhar a legislação vigente com os princípios constitucionais de isonomia e dignidade, garantindo que os servidores públicos também sejam protegidos pelos mesmos direitos de saúde e segurança no trabalho concedidos aos demais trabalhadores.



AUTOR:

Senador Laércio Oliveira (PP/SE).



EMENTA:

Altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, para tratar sobre a aplicação de normas de saúde e segurança no ambiente de trabalho, e dá outras providências.



TRAMITAÇÃO:

CAS; CCJ.



SITUAÇÃO ATUAL:

Matéria aguardando a apresentação de parecer na CAS.



RELATOR NA CAS:

Senador Astronauta Marcos Pontes (PL/SP).



PROPOSTA:

Aprovação do PL 3.309/2024.

PL 4.158/2024 UTILIZAÇÃO DAS FERROVIAS

POSICIONAMENTO

O projeto de lei altera a Lei nº 10.233/2001 para redefinir as atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) relativas ao transporte ferroviário.

O texto proposto, além de ser eivado de inconstitucionalidade, por violar competência exclusiva da União de organizar e estruturar órgãos da administração, traz impactos regulatórios relevantes e gera insegurança jurídica ao setor ferroviário, promovendo ineficiência logística, fator que provocaria aumento do valor do frete ferroviário e impactaria a viabilidade operacional das concessionárias.

Os temas abordados na proposição já estão previstos na Lei nº 14.273/2021, conhecida como Marco Legal das Ferrovias, ou, quando não diretamente estipuladas na legislação, são tratadas pela ANTT por meio de regulamentações específicas que consideram as particularidades do setor ferroviário. Convém destacar que o Marco Legal das Ferrovias foi um texto amplamente debatido pelo Congresso Nacional com a participação da sociedade civil organizada, dos operadores do sistema ferroviário e dos usuários dos serviços sob trilhos.

Assim, o projeto cria redundâncias desnecessárias e limita a atuação regulatória da Agência, que já dispõe de instrumentos técnicos e processos participativos para adequar as normas às demandas reais do setor, promovendo eficiência e segurança jurídica, em consonância com as competências atribuídas por lei. Ademais, é importante ressaltar que as concessões ferroviárias seguem critérios previstos nas suas concessões e devem cumprir de forma criteriosa as previsões contratuais. Vale ressaltar que o Marco Regulatório prevê as ferrovias autorizadas, as quais podem ser solicitadas por qualquer interessado, viabilizando novos entrantes no setor ferroviário sem os ônus de uma concessão. Por fim, defendemos que a legislação atual já prevê mecanismos, a cargo da ANTT, adequados para garantir a transparência, a fiscalização e a prestação de serviços ferroviários.



AUTOR:

Senador Weverton (PDT/MA).



EMENTA:

Altera a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, para conferir à ANTT atribuições específicas relativas ao transporte ferroviário, disciplinar a responsabilidade das concessionárias de ferrovias quanto à prestação de serviço adequado e disciplinar a responsabilidade da ANTT sobre as comissões tripartites de ferrovias.



TRAMITAÇÃO:

CCJ; CI.



SITUAÇÃO ATUAL:

Matéria aguardando a apresentação de parecer na CCJ.



RELATOR NA CCJ:

Senador Rodrigo Pacheco (PSD/MG).

Importante: Está em tramitação na Câmara dos Deputados o PL 3.345/2025, que altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para aprimorar a regulação e a fiscalização do transporte ferroviário de cargas, assegurar oferta mínima de capacidade e transparência pelas concessionárias, definir as competências da ANTT e das Comissões Tripartites e garantir igualdade de acesso à malha ferroviária. A matéria, de autoria do deputado Alexandre Guimarães (MDB/TO), é correlata ao projeto em tramitação no Senado Federal. O Sistema Transporte se coloca contrário à matéria pelos mesmos motivos expostos no PL 4.158/2024.



PROPOSTA:

Rejeição e arquivamento do PL 4.158/2024.



PL 4/2025

REFORMA DO CÓDIGO CIVIL

POSICIONAMENTO

A matéria propõe, dentre outras, a alteração e a criação de normas que regulamentam o transporte no país, positivadas nos artigos 730 a 756 do atual Código Civil (Lei nº 10.406/2002), além da alteração de outros artigos de lei que impactam indistintamente todas as relações jurídicas.

A proposta atualiza o Código Civil brasileiro, introduzindo mudanças em diversas áreas, como capacidade civil, direitos da personalidade, registro civil, responsabilidade civil e contratos. As alterações visam modernizar a legislação, adequando-a a novos contextos sociais e tecnológicos, além de reforçar a proteção de direitos fundamentais e a segurança jurídica. As principais inovações propostas são: a modernização e regulamentação do direito digital; a atualização do direito contratual, expandindo o conceito de responsabilidade civil de forma a abranger riscos associados às novas tecnologias; e a modernização da regulamentação de títulos de créditos.

Sob a ótica dos impactos a investimentos e previsibilidade jurídica, o projeto traz diversas propostas que visam equilibrar a autonomia da vontade com a função social dos negócios. O texto busca aumentar a previsibilidade e a segurança jurídica nas relações contratuais. Propõe ainda inovações que podem indiretamente afetar linhas de investimento, pois lida com circulação de capital e garantias.

O Sistema Transporte reconhece o esforço em buscar a atualização das normas legais que impactam de forma direta as relações jurídicas privadas e estabelece os direitos e deveres entre pessoas físicas e jurídicas. Nesse contexto, o texto em tramitação é positivo e estabelece inovações e novas regras importantes para o atual cenário brasileiro. Contudo, é importante observar que a proposição, mesmo meritória, merece aprimoramentos para que sejam respeitadas as especificidades de setores muito regulados, como é o caso do transporte e da logística.



AUTOR:

Senador Rodrigo Pacheco (PSD/MG).



EMENTA:

Dispõe sobre a atualização da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), e da legislação correlata.



TRAMITAÇÃO:

CTCIVIL; Plenário.



SITUAÇÃO ATUAL:

Aguardando recebimento de emendas na CTCIVIL.



RELATOR-GERAL:

Senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB/PB).



PROPOSTA:

Aprovação de um texto que observe as especificidades do setor transportador brasileiro.







PODER **EXECUTIVO**



REPRESENTAÇÃO E DEFESA DE INTERESSES

PODER EXECUTIVO

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) desempenha um papel protagonista na representação e defesa dos interesses do setor transportador brasileiro. A articulação eficaz junto ao Poder Executivo constitui o alicerce fundamental para moldar e implementar políticas públicas que assegurem não apenas a eficiência operacional e a competitividade das empresas, mas também o desenvolvimento socioeconômico sustentável do país.

O Executivo, responsável direto pela concretização das políticas de Estado, representa um parceiro vital na construção de avanços em áreas críticas como infraestrutura, segurança, tributação e inovação. O fortalecimento dessa interlocução gera um ambiente favorável ao investimento, reduz custos operacionais e eleva a qualidade de vida da população.

No cenário de infraestrutura, o ano de 2025 consolidou-se como um período de retomada e entregas expressivas. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) ampliou os investimentos na manutenção e construção de rodovias em todas as regiões, totalizando a aplicação de R\$ 11,2 bilhões em intervenções que abrangeram cerca de 57,8 mil quilômetros da malha nacional, esforço cujo impacto positivo foi diretamente mensurado pelos resultados da Pesquisa CNT de Rodovias 2025.

Simultaneamente, o Programa de Concessões Rodoviárias demonstrou alta capacidade de execução: de uma expectativa inicial robusta, o governo federal concluiu 13 leilões, abrangendo 6.379 quilômetros e atingindo um aproveitamento de 86%, além de promover leilões de novos estudos e otimizações contratuais que modernizam o modelo de parcerias.

A dinâmica de avanços estendeu-se à multimodalidade e à logística integrada. O lançamento da Política Nacional de Outorgas Ferroviárias pelo Ministério dos Transportes estabeleceu um novo marco para o setor, definindo diretrizes de governança e financiamento híbrido, além de instituir a Política Nacional de Transporte Ferroviário de Passageiros, atendendo a um pleito histórico da CNT.

No segmento portuário e aeroportuário, o Ministério de Portos e Aeroportos realizou 8 leilões estratégicos em 2025, viabilizando investimentos na ordem de R\$ 10,3 bilhões para modernização de complexos vitais como os de Santos e Paranaguá, além do lançamento dos programas AmpliAr e Investe + Aeroportos. Todo esse movimento foi acompanhado com a participação ativa da CNT na elaboração do diagnóstico do Plano Nacional de Logística (PNL 2050), garantindo que o planejamento de longo prazo, que terá continuidade em 2026, reflita as reais necessidades do transporte nacional.



A pauta da mobilidade urbana e da sustentabilidade também recebeu atenção prioritária por meio de incentivos financeiros robustos. O Ministério das Cidades e o Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) Seleções 2025 autorizaram, conjuntamente, recursos que superam R\$ 9,7 bilhões para renovação de frotas e obras de mobilidade. Essas iniciativas abrangem desde o financiamento de ônibus com tecnologias limpas — elétricos e Euro 6 — até melhorias em infraestruturas urbanas de grandes e médias cidades, visando à redução do tempo de viagem e das emissões de poluentes, com forte impacto social.

Paralelamente, no campo institucional e regulatório, a atuação da CNT foi decisiva. A interlocução técnica da Confederação garantiu que a regulamentação da reforma tributária e a sanção do Código de Defesa do Contribuinte respeitassem as especificidades do setor, protegendo a competitividade das empresas. Ademais, a entidade consolidou sua liderança na agenda ambiental ao contribuir ativamente para a Taxonomia Sustentável Brasileira e o Plano Clima, equilibrando metas ambientais com a viabilidade operacional.

Olhando para o horizonte de 2026, a CNT define como prioridades a continuidade do Programa de Concessões, o aprimoramento do PNL, o fortalecimento da Segurança Pública e a conclusão da regulamentação tributária. Por meio de propostas estratégicas que buscam simplificar normas, fomentar parcerias público-privadas e incentivar a inovação, a Confederação assegura que o setor permaneça alinhado aos objetivos de desenvolvimento nacional.

A colaboração contínua e proativa com o Poder Executivo é indispensável para pavimentar o caminho rumo a um futuro em que o transporte brasileiro seja cada vez mais eficiente, seguro e sustentável, reafirmando-se como um dos principais motores do crescimento do Brasil.

LISTA DE SIGLAS

—

Lista de siglas

AET	<i>Autorização Especial de Trânsito</i>
Anac	<i>Agência Nacional de Aviação Civil</i>
Antaq	<i>Agência Nacional de Transportes Aquaviários</i>
ANTT	<i>Agência Nacional de Transportes Terrestres</i>
ARR	<i>Avaliação do Resultado Regulatório</i>
ATF	<i>Agente Transportador Ferroviário</i>
BNDES	<i>Banco Nacional do Desenvolvimento</i>
CBS	<i>Contribuição sobre Bens e Serviços</i>
CNT	<i>Confederação Nacional do Transporte</i>
CTF	<i>Cadastro Técnico Federal</i>
CNPJ	<i>Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica</i>
CPLI	<i>Consulta Prévia, Livre e Informada</i>
Contran	<i>Conselho Nacional de Trânsito</i>
DNIT	<i>Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes</i>
DUIMP	<i>Declaração Única de Importação</i>
FCA	<i>Ferrovias Centro-Atlântica</i>
FICO	<i>Ferrovias de Integração Centro-Oeste</i>

Lista de siglas

FIOL *Ferrovia de Integração Oeste-Leste*

IBS *Imposto sobre Bens e Serviços*

Funset *Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito*

ICMS *Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços*

IRRF *Imposto sobre a Renda Retido na Fonte*

ISF *Índice de Saturação da Ferrovia*

IVA *Imposto sobre Valor Agregado*

JARI *Juntas Administrativas de Recursos de Infrações*

OTM *Operador de Transporte Multimodal*

PAC *Programa de Aceleração do Crescimento*

PIT *Planejamento Integrado de Transportes*

PNL *Plano Nacional de Logística*

PPPs *Parcerias Público-Privadas*

ProBioQAV *Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação*

RBAC *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil*

SENAT *Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte*

SEST *Serviço Social do Transporte*

Lista de siglas

STF *Supremo Tribunal Federal*

TUP *Terminal de Uso Privado*

TRIP *Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual de Passageiros*

REFORMA ADMINISTRATIVA

A modernização da administração pública é um pilar indispensável para a competitividade do Brasil e para a sustentabilidade do setor produtivo. Para além da redução de custos, o Brasil necessita de uma reforma administrativa estruturante, focada na eficiência do gasto, na avaliação de desempenho por resultados e na digitalização plena dos processos estatais.

A CNT defende um modelo de Estado que atue como indutor do desenvolvimento, eliminando burocracias que travam a logística nacional e garantindo a segurança jurídica necessária para a atração de investimentos privados. Neste contexto, é imperativo assegurar o fortalecimento e a autonomia financeira e administrativa das Agências Reguladoras. Órgãos reguladores técnicos, independentes e bem estruturados são vitais para a gestão equilibrada dos contratos de concessão e para a estabilidade das regras no setor de transporte.

A reforma deve priorizar a profissionalização da gestão pública, permitindo que o Estado responda com agilidade às demandas da sociedade e do mercado. Ao sinalizar o compromisso com uma máquina pública mais leve, técnica e eficiente, o Brasil consolida um ambiente de negócios favorável a parcerias público-privadas (PPPs) e à expansão da infraestrutura, motores essenciais para o crescimento econômico e a geração de empregos.

TEMAS:

1. *Defender a realização de uma reforma administrativa que promova a redução constante dos custos da máquina pública e amplie a eficiência do Estado.*
2. *Estimular a implementação de instrumentos de governança e gestão na administração pública.*
3. *Reforçar a necessidade de aprimoramento dos mecanismos de avaliação de desempenho da administração pública com base nas peças de planejamento estatal.*
4. *Apoiar a realização de uma transformação digital da administração pública, com a utilização de novas tecnologias para simplificar estruturas e processos de trabalho, otimizar recursos e aperfeiçoar serviços públicos e facilitar a execução e avaliação das políticas públicas.*
5. *Estimular a otimização do processo administrativo eletrônico e integrar os canais físicos e digitais de prestação de serviços públicos.*
6. *Apoiar a promoção da autonomia financeira das agências reguladoras.*



PLANEJAMENTO DE TRANSPORTE

O PIT (Planejamento Integrado de Transportes), qualificado pelo Decreto nº 12.022/2024, é um sistema encadeado de instrumentos de planejamento (ou planos) que ajudarão a definir quais são as prioridades dos investimentos públicos e privados no desenvolvimento do sistema de transportes brasileiro. Esse sistema conta com três tipos de planos de nível estratégico e tático, sendo o primeiro deles, de nível estratégico, o Plano Nacional de Logística.

Em 2025, o Ministério dos Transportes iniciou a construção do Plano Nacional de Logística – PNL 2050, que deverá responder, de forma geral, qual é o futuro de longo prazo que vislumbramos para o país e quais são os aspectos mais estratégicos para chegar lá.

O primeiro passo da etapa de planejamento, já concluído, foi identificar as matrizes de origem e destino das cargas transportadas no Brasil, para simular o tráfego e projetar a necessidade de melhorias na infraestrutura do país. Estes dados sempre foram o gargalo do planejamento de transporte, pois oriundos de diversas fontes, não necessariamente, representavam a realidade do setor produtivo.

A CNT teve papel ativo na identificação de gargalos e deficiências estruturais que devem ser priorizados no PNL 2050. A proposta envolveu a base do setor transportador nas discussões, garantindo que o Plano refletisse as reais demandas e necessidades do transporte no Brasil.

Em 2026, continuaremos atuando nas próximas etapas previstas no processo de construção do PNL 2050: definição de objetivos de atuação, que deverá selecionar as deficiências que serão endereçadas de maneira prioritária; e, construção do cenário-meta, com a identificação dos projetos selecionados para, no longo prazo, possibilitar atingir os objetivos definidos.

TEMAS:

1. *Defender os interesses do setor transportador no Plano Nacional de Logística 2050.*

TRIBUTAÇÃO

O Brasil atravessa um momento decisivo com o início da transição para o novo modelo de tributação sobre o consumo (IBS e CBS). Embora a aprovação da Reforma Tributária represente um avanço estrutural, a atenção do setor de transporte volta-se agora para a segurança jurídica na implementação e para a mitigação de impactos inflacionários durante o período de adaptação.

O ano de 2026, marcado pela fase de testes operacionais, será crucial para validar as premissas do novo sistema. Para o transporte, é inegociável que a não cumulatividade plena seja garantida na prática, permitindo o creditamento ágil e desburocratizado sobre insumos essenciais — como combustíveis, manutenção e seguros. O monitoramento rigoroso do *Split Payment* é vital para evitar que o fluxo de caixa das empresas seja comprometido por travas operacionais.

Além disso, o sistema tributário deve atuar como indutor da modernização. Defendemos que a regulamentação do Imposto Seletivo não penalize a atividade logística, essencial ao país, e que o novo arcabouço fiscal contemple incentivos robustos para a descarbonização da frota, alinhando a eficiência econômica às metas globais de sustentabilidade. A CNT permanecerá vigilante para que a carga tributária final não se eleve, preservando a competitividade do transportador.

TEMAS:

1. *Estimular a simplificação das obrigações tributárias acessórias.*
2. *Contribuir com os pleitos de todos os modos de transporte na regulamentação das disposições operacionais da Reforma Tributária.*
3. *Atuar na implementação da Declaração Única de Importação (DUIMP), com foco na mitigação de impactos operacionais, estabilidade sistêmica e garantia de transição segura para os operadores portuários e logísticos.*
4. *Defender a redução da alíquota de IRRF cobrado das operações de leasing de aeronaves.*
5. *Apoiar a inclusão de Bens de Capital do setor de transporte no Regime Ex-Tarifário.*
6. *Contribuir com a regulamentação da Lei Complementar nº 224/2025, que implementa uma redução linear de 10% em benefícios e incentivos fiscais federais.*

FINANCIAMENTO

O investimento robusto na infraestrutura nacional é o motor do crescimento econômico e a base para a mobilidade como direito social. A CNT defende a infraestrutura de transporte e logística como pilar do progresso, atuando para garantir que os recursos dessas finalidades sejam executados estrategicamente para modernizar operações, ampliar a capacidade logística e promover a renovação de frotas.

Apoiamos o uso de mecanismos como debêntures de infraestrutura e a canalização de recursos do Fundo Clima e do Fundo da Marinha Mercante, especialmente para o fortalecimento da multimodalidade. Além disso, preconizamos a desoneração dos investimentos e a destinação obrigatória de parte do novo Imposto sobre Valor Agregado (IVA) para financiar uma logística sustentável.

Por fim, enfatizamos o transporte não apenas como serviço, mas como função social. Buscamos garantir que os fundos do setor sejam aplicados exclusivamente em suas áreas finalísticas e apoiamos a transição para modelos de financiamento sustentáveis e o transporte público de qualidade. Esse enfoque integrado assegura uma infraestrutura rodoviária, ferroviária e urbana moderna, atendendo às necessidades econômicas e sociais do Brasil.

TEMAS:

1. *Estimular a eliminação dos entraves à entrada de capital estrangeiro para o investimento em infraestrutura.*
2. *Defender a desoneração dos investimentos na infraestrutura de transporte e logística.*
3. *Garantir que os fundos relacionados ao setor de transporte sejam utilizados exclusivamente para o desenvolvimento de suas áreas finalísticas.*
4. *Articular para que os recursos do orçamento do Novo PAC, relacionados ao setor de transporte e logística, sejam executados.*
5. *Defender novas aberturas de créditos de financiamento para infraestrutura e logística pelo BNDES.*
6. *Estimular novos incentivos e fontes de financiamento para o setor ferroviário, como maior abrangência do Fundo Clima, uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante e uso Créditos acumulados de ICMS para aquisição de ativos ferroviários.*
7. *Enfatizar a necessidade de destinação obrigatória de parte da arrecadação do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) para o financiamento de projetos de infraestrutura logística sustentável, com foco na multimodalidade.*
8. *Apoiar programas nacionais de renovação de frotas para ônibus, caminhões e material rodante ferroviário.*
9. *Defender a promoção do financiamento sustentável do transporte público coletivo de passageiros.*
10. *Defender a criação e a ampliação de instrumentos de financiamento específicos para a transição energética do transporte, incluindo linhas de crédito de longo prazo, com taxas diferenciadas e prazos compatíveis com a vida útil dos ativos, voltadas à renovação de frotas, à modernização tecnológica e à adoção de combustíveis de menor intensidade de carbono.*

SEGURANÇA PÚBLICA

A segurança pública é um pilar inegociável para o setor transportador e para o desenvolvimento nacional. O avanço da criminalidade e do crime organizado representa uma ameaça direta à integridade dos trabalhadores, à manutenção das operações e ao abastecimento da população.

As consequências vão além do impacto direto sobre as empresas, elas elevam drasticamente o Custo Brasil, reduzem a competitividade das exportações, drenam a arrecadação estatal e precarizam o serviço prestado à sociedade. Não se trata apenas de prejuízo financeiro, mas de risco à vida e à ordem econômica.

Diante desse cenário, defendemos uma atuação estatal rigoroso, pautada na inteligência e na integração entre as forças de segurança. É urgente a implementação de políticas públicas de Estado, que articule, ações de curto, médio e longo prazos. O foco deve ser a desarticulação de organizações criminosas e a garantia da livre circulação de cargas e passageiros, assegurando um ambiente de negócios estável e seguro.

TEMAS:

1. *Defender a implementação da Política de Segurança Pública e efetivação do Sistema Único de Segurança Pública no combate ao crime organizado e à violência em todos os modos de transporte.*
2. *Apoiar o desenvolvimento de campanhas educativas para auxiliar no enfrentamento à violência no transporte.*
3. *Estimular o desenvolvimento de política de enfrentamento à violência nos acessos portuários, terminais e infraestruturas rodoviárias e ferroviárias.*
4. *Apoiar o aumento da pena do crime de receptação qualificada, com o consequente cancelamento do CNPJ da empresa que permitir, facilitar ou ocultar o crime de receptação.*
5. *Apoiar o aumento das penas para os crimes de incêndio de ônibus e material rodante ferroviário.*



SEGURANÇA VIÁRIA

A segurança viária é uma prioridade dentro do setor de transporte, vital para a proteção de vidas e a efetividade das operações rodoviárias. Enfatizamos a importância da continuidade de promoção das campanhas educativas de trânsito, que coordenadas em parceria entre órgãos governamentais e a iniciativa privada. Tais campanhas, atrelada a um processo contínuo de fiscalização, são fundamentais como ferramentas estratégicas para alcançar melhorias significativas na segurança viária.

Ações como a expansão do Programa BR-Legal 2, de melhoria da sinalização rodoviária, bem como, a melhoria do convívio rodoferroviário em áreas urbana, também são importantes como instrumentos de melhorias na segurança viária.

TEMAS:

1. *Apoiar o descontinenciamento dos recursos do Funset (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito) para que sejam aplicados em ações de educação e sinalização de rodovias.*
2. *Defender a ampliação da abrangência e intensificação das ações do Programa BR-Legal.*
3. *Apoiar as Campanhas do Maio Amarelo.*
4. *Propor a revisão legal e normativa do tratamento dos acidentes ferroviários.*
5. *Apoiar o aperfeiçoamento da legislação de trânsito quanto à possibilidade de tráfego de motocicletas de baixa cilindrada e veículos correlatos em rodovias.*
6. *Impulsionar o fortalecimento de campanhas educativas de trânsito coordenadas entre diversos órgãos governamentais, envolvendo a iniciativa privada, em vista de melhorias na segurança viária.*

SUSTENTABILIDADE

A sustentabilidade consolidou-se como vetor de competitividade e pilar central do desenvolvimento nacional. A ineficiência logística e a baixa integração modal são barreiras para a descarbonização no setor de transporte e logística. Por isso, a promoção da multimodalidade é um requisito para o crescimento sustentável desse setor.

Para um crescimento verdadeiramente sustentável, defendemos que as políticas de sustentabilidade construídas sejam implementadas considerando as especificidades operacionais do transporte. Transição energética exige responsabilidade e adequação regulatória, por isso, apoiamos que a inserção de biocombustíveis e combustíveis verdes passem por programas rigorosos de conformidade e pela realização de testes de viabilidade técnica. O dinamismo do setor de transporte de cargas e passageiros exige segurança mecânica e eficiência energética.

Além disso, apoiamos a proteção dos ativos de infraestrutura, sobretudo através de investimentos em infraestruturas resilientes a eventos climáticos extremos e o combate aos impactos de atividades ilícitas, que degradam recursos hídricos e vias de transporte.

TEMAS:

1. *Apoiar as iniciativas de logística reversa automotiva.*
2. *Articular para que as situações específicas do setor transportador sejam consideradas na execução das estratégias de mitigação e adaptação do Plano Clima.*
3. *Apoiar a ampliação de programas de investimentos em infraestruturas resilientes.*
4. *Articular para que a implementação do mercado de carbono considere as especificidades do setor transportador.*
5. *Defender o desenvolvimento de iniciativas que mitiguem os impactos do garimpo ilegal sobre os recursos hídricos e a infraestrutura de transporte.*
6. *Articular para que regulamentação do Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV) considere as necessidades do modal aéreo.*
7. *Defender a obrigatoriedade de realização de testes de viabilidade técnica e desempenho mecânico e laboratorial, para garantir a compatibilidade e eficiência dos biocombustíveis.*
8. *Defender a previsibilidade regulatória e a adoção de cronogramas graduais e realistas para metas de redução de emissões, respeitando as especificidades operacionais, regionais e modais, bem como a capacidade de adaptação tecnológica do setor.*
9. *Articular a integração entre políticas de infraestrutura, energia e transporte, de modo a garantir a expansão coordenada da oferta de combustíveis alternativos, pontos de abastecimento, recarga e suporte logístico, evitando gargalos que comprometam a operação do setor.*
10. *Promover a adoção de métricas, metodologias e indicadores de emissões adequados à realidade do transporte, assegurando que a mensuração, o reporte e a verificação de resultados ambientais sejam tecnicamente consistentes e exequíveis.*
11. *Apoiar iniciativas de capacitação técnica e qualificação profissional voltadas à transição energética, em parceria com o SEST SENAT e outras instituições, preparando trabalhadores e gestores para a operação, manutenção e gestão de novas tecnologias e combustíveis.*

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

O transporte rodoviário de passageiros é o principal integrador do território nacional e salvaguarda da mobilidade da população. Contudo, o setor enfrenta uma crise de sustentabilidade financeira impulsionada pela concorrência desleal, pela infraestrutura precária e pelo desequilíbrio gerado pelas gratuidades custeadas exclusivamente pelas operadoras, sem devida contrapartida estatal.

Para garantir a continuidade e a qualidade deste serviço essencial, é imperativo atualizar e consolidar os marcos regulatórios do TRIP, do fretamento e do transporte internacional. Nesse sentido, a CNT defende o estabelecimento de regras claras para a classificação de mercados e a eliminação de assimetrias que favorecem a realização do transporte desregulado e clandestino.

Além da regulação, defendemos a racionalização dos custos operacionais. Isso inclui a adequação de exigências técnicas à realidade operacional, sem prejuízo à segurança. O foco central é a aprovação de fontes de financiamento público para as gratuidades, reconhecendo que o benefício social deve ser mantido pelo Estado, garantindo assim um sistema de transporte justo.

Um debate aprofundado sobre essas questões pode proporcionar maior efetividade e segurança jurídica ao setor. Ao combater a prática de irregularidades e assegurar uma estrutura de regras claras, o país avançará para um cenário em que o transporte de passageiros seja acessível a todos.

TEMAS:

1. *Apoiar a criação de fonte de financiamento público das gratuidades de idosos, pessoas com deficiência e estudantes no transporte rodoviário de passageiros.*
2. *Apoiar a atualização do marco regulatório do transporte interestadual sob fretamento.*
3. *Apoiar o aprimoramento da metodologia de classificação de mercados do serviço semiurbano.*
4. *Assegurar a consolidação e aperfeiçoamento do marco regulatório do transporte rodoviário coletivo internacional de passageiros.*
5. *Articular para desobrigar as empresas de transporte por fretamento a adquirirem plataformas elevatórias para todos os veículos das suas frotas.*
6. *Apoiar a diminuição dos valores das taxas de aferição e exclusão da obrigatoriedade de aferição dos equipamentos originais de fábrica do cronotacógrafo.*

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

O transporte rodoviário de cargas é um pilar fundamental para a economia brasileira, garantindo a movimentação eficaz de mercadorias por todo o território nacional. No entanto, esse setor enfrenta desafios críticos que requerem atenção e ações estratégicas para que sua potencialidade seja plenamente explorada. A condição da infraestrutura rodoviária influencia diretamente a eficiência das operações; e problemas, como estradas deterioradas e gargalos logísticos, afetam a segurança e fluidez do transporte.

Para enfrentar essas questões, uma revisão abrangente e a atualização das normas regulamentadoras são imprescindíveis. Tais mudanças visam à agilidade nas operações e alinham o setor às demandas do mercado global, promovendo processos mais eficientes e competitivos.

A defesa da liberdade econômica está na pauta, no que se refere a discussão dos fretes rodoviários praticados. Entretanto, enquanto o tema está em discussão no STF, a CNT tem atuado para que a tabela de frete reflita os interesses das empresas transportadoras rodoviárias de carga.

Investir em infraestrutura, adotar soluções tecnológicas e promover práticas sustentáveis são estratégias essenciais para fortalecer a segurança e eficiência desse que é um setor vital para o desenvolvimento nacional.

TEMAS:

1. *Articular a criação de sistema único para obtenção de Autorização Especial de Trânsito (AET) - Parametrização do Sistema.*
2. *Propor a revogação das alterações realizadas no § 4º do art. 19 da Resolução Contran nº 882, que trata da AET para caminhão trator.*
3. *Atuar para padronizar os processos das Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI) de julgamento dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pela ANTT.*
4. *Atuar na revisão da metodologia da política de piso mínimo de frete.*
5. *Atuar nas incorporações legais dos seguros no transporte rodoviário remunerado de cargas.*
6. *Articular para adoção de emissão de licença única para o transporte de produtos perigosos em todo o território nacional.*
7. *Atuar para que o Cadastro Técnico Federal (CTF) seja feito pelo CNPJ raiz no transporte de produtos perigosos.*
8. *Propor o aprimoramento da Resolução ANTT nº 5.982/2022, referente à fiscalização de carga própria pela agência reguladora.*

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

O transporte aquaviário reconhecido por sua alta capacidade de carga e eficiência energética, constitui um pilar estratégico para a economia brasileira, vital para a movimentação de grandes volumes de mercadorias e para a integração logística nacional. Com uma vasta rede hidrográfica e uma extensa costa navegável, o Brasil possui um potencial latente que, para ser plenamente aproveitado, demanda um ambiente institucional aprimorado e uma atuação estatal comprometida com a segurança jurídica e a fluidez operacional.

Para 2026, a agenda institucional do setor transcende a consolidação de marcos anteriores, como o BR do Mar, e avança sobre a necessidade urgente de qualificar o capital humano e refinar o arcabouço normativo. Prioridade absoluta é a articulação junto à Marinha do Brasil para autorizar o SEST SENAT a formar profissionais em suas unidades, garantindo mão de obra especializada para sustentar o crescimento do setor.

Simultaneamente, o foco recai sobre a navegação interior, com o apoio à criação de programas de estímulo, a revisão do estoque regulatório e a adequação dos valores das penalidades, visando desburocratizar a operação e fomentar o uso dos rios como vias logísticas eficientes.

Por fim, o setor aquaviário projeta-se para o futuro abraçando a inovação e a sustentabilidade. A nossa atuação priorizará a definição de critérios para navios sustentáveis e a regulamentação de novas fronteiras econômicas, como as eólicas offshore e o descomissionamento de plataformas de petróleo. Ao apoiar essas discussões a CNT trabalha para assegurar que o modal aquaviário não apenas supere seus gargalos estruturais, mas assuma o protagonismo na construção de uma matriz de transporte multimodal, verde e altamente competitiva.

TEMAS:

1. *Articular em prol da autorização da Marinha do Brasil para que o SEST SENAT forme profissionais nas suas Unidades.*
2. *Apoiar a criação do Programa de estímulo à navegação interior.*
3. *Contribuir para a revisão e simplificação do estoque regulatório da navegação interior.*
4. *Promover interlocução para revisão dos valores das penalidades constantes nas normas de navegação interior.*
5. *Participar das discussões regulatórias das operações de transbordo de granel sólido (barge to ship).*
6. *Contribuir com as negociações dos critérios do serviço adequado no serviço de transporte público.*
7. *Integrar os debates de afretamento de embarcação: prazo máximo para realização de circulação e prazo para apresentação de documentos de circulação.*
8. *Atuar para definição dos critérios para os navios sustentáveis.*
9. *Articular para regulamentação da concessão de outorga na navegação de cabotagem.*
10. *Apoiar a atualização da norma de fiscalização portuária - Resolução Antaq nº 75/2022.*
11. *Participar da revisão da Norma de Outorga de Instalações Portuárias autorizadas - Resolução Antaq nº 71/2022.*
12. *Apoiar a revisão e aprimoramento dos procedimentos de consulta ao mercado da disponibilidade de embarcação brasileira, em vistas ao afretamento de embarcações estrangeiras para operar na navegação marítima.*
13. *Contribuir para revisão do capítulo de sobre-estadia da Resolução Antaq nº 62/2021, decorrente da avaliação de resultado regulatório.*
14. *Promover o debate sobre a responsabilidade do agente intermediário na geração de sobre-estadia de contêineres.*
15. *Defender a avaliação dos impactos e necessidades regulatórias dos diferentes tipos e situações de operações de transferência de combustível entre embarcações, inclusive abastecimento (bunkering), e consequente definição do tipo de navegação de cada operação.*
16. *Atuar para definição dos limites regulatórios para exploração e contratação de pátios de triagem de veículos, fora e dentro do porto organizado.*
17. *Articular a regulamentação da praticagem.*
18. *Atuar na regulamentação das eólicas offshore.*
19. *Atuar no debate do descomissionamento de plataformas de petróleo.*

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGAS E DE PASSAGEIROS

O transporte ferroviário se apresenta como um eixo estratégico para o crescimento econômico e a promoção da multimodalidade no Brasil. Com capacidade para reduzir significativamente os custos de logística e atuar como catalisador para a dinamização urbana, especialmente em cidades com grande densidade populacional. O modal ferroviário desempenha um papel crucial em assegurar a competitividade e eficiência do transporte de cargas e de passageiros.

O fortalecimento do setor ferroviário no Brasil passa por uma estratégia abrangente, que inclui investimentos públicos e privados para a expansão da malha. O plano nacional de desenvolvimento ferroviário de curto, médio e longo prazo visa a promover distintas soluções logísticas para o transporte de carga e passageiros por meio de: concessões; chamamentos públicos; e, autorização.

O Governo Federal lançou em 25 de novembro 2025, a Política Nacional de Outorgas Ferroviárias, instituída pela Portaria nº 870, de 26 de novembro de 2025, considerada um marco para a infraestrutura de transportes e para a retomada do modal ferroviário no país. A iniciativa, desenvolvida pelo Ministério dos Transportes, estabelece diretrizes de planejamento, governança, sustentabilidade e novo modelo de financiamento, com integração entre recursos públicos e privados. A portaria também criou a Política Nacional de Transporte Ferroviário de Passageiros, pauta defendida pela CNT.

Destaca-se da Política o compromisso do Ministério dos Transportes de, em 2026, retomar a expansão da malha ferroviária, com a carteira prevista de 8 novos leilões, que abrangem mais de 9 mil quilômetros de extensão. Entre os projetos, destacam-se o Anel Ferroviário do Sudeste (EF-118), a Ferrogrão, o Corredor Leste-Oeste (FICO-FIOL), a Expansão da Ferrovia Norte-Sul (Açailândia-Barcarena), a Malha Oeste, e os 3 corredores da Malha Sul.

Também está prevista na carteira o primeiro chamamento público com base na Lei nº 14.273/2021, o Corredor Minas-



Rio, o projeto de implementação da *shortline* que conecta o Porto Seco Sul, em Varginha (MG), ao Porto de Angra dos Reis (RJ).

A renovação de concessões ferroviárias no Brasil, com destaque para a FCA, Transnordestina e Ferrovia Tereza Cristina (FTC) também estão na pauta do Ministério dos Transportes.

Do ponto de vista regulatório, a ANTT dará continuidade às discussões das Condições Gerais do Transporte Ferroviário, envolvendo o transporte de cargas e de passageiros.

Nesse contexto, apresentamos uma série de propostas que visam à expansão e modernização da malha ferroviária, acompanhadas de reformas regulatórias significativas. Essas ações são primordiais para garantir que o transporte ferroviário alcance todo o seu potencial na contribuição para o desenvolvimento sustentável e competitivo do Brasil, melhorando a infraestrutura e a qualidade dos serviços prestados.

TEMAS:

1. *Defender a Política de expansão da malha ferroviária.*
2. *Incentivar a renovação antecipada dos contratos das concessões ferroviárias de cargas.*
3. *Articular o aprimoramento da metodologia de cálculo do Índice de Saturação da Ferrovia – ISF.*
4. *Atuar na regulamentação das Condições Gerais de Transporte Ferroviário – Regras Gerais das Outorgas Ferroviárias (Norma 1A).*
5. *Atuar na regulamentação das Condições Gerais de Transporte Ferroviário – Direitos e Garantias aos Usuários e Serviço Adequado (Norma 1B).*
6. *Atuar na regulamentação das Condições Gerais de Transporte Ferroviário – Bens, Obras e Operações Ferroviárias e adequação do ATF (Norma 2).*
7. *Articular a revisão da Resolução nº 5.944/2021, com vistas à adequação do tratamento conferido ao Agente Transportador Ferroviário (ATF).*
8. *Defender a revisão do tratamento dos acidentes ferroviários, com foco na sua classificação.*
9. *Subsidiar a criação dos indicadores de desempenho do setor ferroviário.*
10. *Incentivar a regulamentação da autorregulação.*
11. *Defender o reconhecimento do impacto econômico-financeiro sobre o desequilíbrio dos contratos de concessão ferroviária advindos da variação extraordinária dos preços de insumos e das mudanças de política pública do poder público sobre o diesel, no que tange à extinção do S500 e ao aumento de percentual do biodiesel.*
12. *Articular para alteração da definição de grandes compradores de combustível, permitindo a compra direta das refinarias de diesel por eles ou a importação direta sem intermediários.*

TRANSPORTE AÉREO

O transporte aéreo, pilar fundamental para a integração nacional e a conectividade global, opera em um cenário de dinâmicas rápidas e padrões internacionais rigorosos. Diante da evolução constante, a CNT prioriza uma atuação institucional focada na garantia de que os interesses e as realidades operacionais das empresas aéreas e dos operadores aeroportuários sejam devidamente considerados na formulação e revisão de políticas públicas. O objetivo central é assegurar que o arcabouço normativo brasileiro promova a segurança jurídica, a eficiência técnica e a sustentabilidade econômica do setor.

A agenda de trabalho para o próximo ciclo concentra-se na participação ativa em processos regulatórios críticos junto à Anac e demais órgãos competentes. A CNT buscará contribuir tecnicamente nas revisões dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBACs), especialmente naqueles que tocam a segurança contra interferência ilícita, o gerenciamento de risco de fadiga humana e os requisitos para licenciamento de profissionais, como instrutores e mecânicos. A intenção é que as atualizações normativas reflitam as melhores práticas globais sem impor ônus operacionais desproporcionais ou inviabilizar a fluidez dos processos nos aeroportos.

No âmbito das relações de consumo e econômicas, a Confederação atuará como interlocutora legítima nos debates sobre a revisão da Resolução nº 400, abordando temas sensíveis como custos em situações de força maior, políticas de bagagem e o tratamento de passageiros indisciplinados. Da mesma forma, a entidade se fará presente nas discussões sobre acessibilidade e assistência a passageiros e familiares, buscando conciliar a proteção ao usuário com a viabilidade da prestação do serviço. O aprimoramento das regras tarifárias e a transparência na divulgação de dados de atrasos também compõem esse eixo de atuação, visando um mercado equilibrado.

Por fim, a CNT reforçará a articulação em prol do desenvolvimento da infraestrutura e da conectividade. Isso inclui a defesa de um marco regulatório claro para a autorização de aeroportos e o apoio ao aprimoramento dos contratos de concessão, com ênfase na logística de carga. A pauta abrange ainda o fortalecimento da Aviação Regional, por meio de iniciativas como o Programa AmpliAR, assegurando que as políticas de expansão da malha considerem as necessidades de investimento e operação das empresas do setor.

TEMAS:

1. *Atuar na revisão dos requisitos relacionados à segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita aplicáveis aos operadores de aeroportos e operadores aéreos (RBAC nº 107 e nº 108).*
2. *Atuar na revisão da regulamentação de reconciliação do passageiro e bagagem despachada.*
3. *Trabalhar pela modernização de medidas de segurança e controle de acesso de pessoas e objetos.*
4. *Estimular a avaliação dos requisitos para instrutor e examinador credenciado para operações de linha aérea e táxi aéreo (RBAC nº 121 e 135).*
5. *Reforçar a atualização dos requisitos de licença, habilitações e regras gerais para mecânico de manutenção aeronáutica.*
6. *Apoiar a revisão das regras de cobrança e arrecadação das tarifas aeroportuárias de embarque, conexão, pouso e permanência (Resolução Anac nº 432/2017).*
7. *Trabalhar na acessibilidade de passageiros com necessidade de assistência especial no transporte aéreo (Resolução nº 280/2013).*
8. *Contribuir com discussões sobre prestação da assistência às vítimas de acidentes aeronáuticos e seus familiares pelo transportador aéreo e do operador de aeródromo.*
9. *Contribuir com a revisão da Resolução Anac nº 400/2016, especificamente no caso de custos em situações de força maior e de cobrança de bagagem.*
10. *Trabalhar pelo aperfeiçoamento dos contratos de concessão dos aeroportos com foco na infraestrutura aeroportuária dedicada ao transporte de cargas, com indicadores de performance específicos.*
11. *Estimular a publicação dos requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana (RBAC nº 117).*
12. *Apoiar a elaboração de decreto para tratar de situações da presença de aves ou outros animais em aeródromos (bird strike).*
13. *Trabalhar pelo fortalecimento da Aviação Regional (Programa AmpliAR).*
14. *Contribuir com a Avaliação do Resultado Regulatório (ARR) e revisão das obrigações de divulgação de percentuais de atrasos e cancelamentos no transporte aéreo público de passageiros durante o processo de comercialização.*
15. *Contribuir com a aprovação de regulamentação para o tema passageiro indisciplinado.*
16. *Defender o marco regulatório para autorização de aeroportos.*

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

A infraestrutura de transporte e logística constitui o alicerce da competitividade nacional. Num cenário em que a eficiência econômica e o desenvolvimento social dependem diretamente da fluidez no deslocamento de cargas e pessoas, é imperativo que o fortalecimento deste setor transcenda planos de governo e se consolide como uma política de Estado perene e estratégica. A CNT atua, portanto, para assegurar que os desafios estruturais e regulatórios do setor sejam priorizados nas agendas de governo ao longo deste ano.

A atuação institucional está voltada para promover a interlocução necessária sobre a modernização dos modelos de parceria e investimento. É fundamental fomentar o debate sobre a celeridade nos processos de relicitação de ativos e a estruturação de parcerias público-privadas (PPPs) e concessões que sejam atrativas e sustentáveis. Isso inclui a discussão técnica sobre a atualização das matrizes de risco — abrangendo variáveis climáticas e econômicas — e a revisão periódica de contratos, garantindo que o arcabouço legal acompanhe a dinâmica da realidade operacional.

No âmbito da eficiência operacional e da integração multimodal, a CNT busca inserir na ordem do dia a necessidade de desburocratização e digitalização. A articulação visa dar relevância a temas como a expansão do “Porto sem Papel”, o “Navegue Simples” e a garantia de funcionamento ininterrupto dos serviços de fiscalização aduaneira. Simultaneamente, a entidade trabalha para que sejam consideradas as demandas por melhor conectividade digital nas estradas e pela adequação dos acessos terrestres aos portos, fatores essenciais para a integração logística.

Por fim, a Confederação se posiciona para garantir que revisões normativas ocorram em um ambiente de diálogo técnico e transparente. O objetivo central é assegurar que as decisões tomadas pelo poder público considerem a complexidade do setor e resultem em um ambiente institucional seguro, que estimule o investimento e posicione a logística brasileira como referência de eficiência e modernidade.

TEMAS:

1. Estimular a celeridade dos processos de devolução e relicitação das rodovias e dos aeroportos.
2. Impulsionar a implantação dos sistemas de livre passagem (Free Flow) nas rodovias federais concedidas.
3. Defender políticas de incentivo à atividade dos Operadores de Transporte Multimodal (OTM).
4. Apoiar a implantação do Plano Geral de Outorgas Hidroviárias.
5. Incentivar o aprimoramento do sistema Porto sem Papel e difusão do uso do sistema nos TUPs.
6. Apoiar a contratação de servidores da Receita Federal do Brasil para a efetivação da política pública de funcionamento dos portos 24 horas por dia e durante sete dias por semana.
7. Estimular o desenvolvimento do Programa Navegue Simples.
8. Atuar para que todas as operadoras de telefonia ofereçam área de cobertura para sinal de telefone móvel de, no mínimo, 90% nas rodovias federais e estaduais.
9. Acompanhar a construção do plano estratégico de políticas de seguros e resseguros.
10. Apoiar a regulamentação da Convenção da OIT 169, especialmente na previsão da Consulta Prévia, Livre e Informada (CPLI).
11. Articular a criação de programas de parcerias público-privadas (PPPs) patrocinadas para a manutenção, modernização e expansão da infraestrutura rodoviária e ferroviária, bem como para a viabilização de novos projetos estruturantes, de forma a assegurar a sustentabilidade dos investimentos em logística e transportes.
12. Defender modelagens atrativas para estimular a participação da iniciativa privada nos Programas de Concessões Federais.
13. Propor a reformulação da matriz de risco dos contratos de concessão, especialmente para riscos climáticos, residuais, extraordinários, insumos, demanda, desapropriação e desocupação.
14. Incentivar a aplicação das revisões quinquenais das concessões rodoviárias federais para a adequação dos contratos para as novas realidades, inclusive novos investimentos.
15. Fomentar o desenvolvimento de políticas públicas e mecanismos de incentivo a implantação de acessos terrestres aos portos organizados e instalações portuárias autorizadas.

RELAÇÕES DE TRABALHO

A CNT atua de forma permanente na defesa e no aprimoramento das relações de trabalho no setor transportador, acompanhando e influenciando os debates estruturantes que envolvem empregados, empregadores e o poder público. A atuação institucional está orientada à modernização das relações laborais, à preservação da competitividade do setor e à promoção de um ambiente de segurança jurídica, diálogo social e equilíbrio regulatório.

Entre os temas prioritários, destaca-se a manutenção dos avanços introduzidos pela Reforma Trabalhista de 2017, bem como a continuidade do processo de modernização da legislação trabalhista, com vistas à flexibilização responsável de normas, à adaptação às novas dinâmicas produtivas e tecnológicas e ao estímulo à geração de empregos formais. Essas medidas visam a redução de conflitos trabalhistas, o fortalecimento da negociação coletiva, da autonomia das partes e a previsibilidade das relações de trabalho.

Nesse aspecto, a CNT reconhece que alguns temas ainda precisam de mais atenção, como a reformulação e o aprimoramento da regulamentação dos temas das cotas para aprendizagem e para pessoas com deficiência. No âmbito do Ministério do Trabalho e Emprego, especialmente na Comissão Tripartite Paritária Permanente (CTPP), acompanharemos e atuaremos, de forma propositiva e preventiva, buscando assegurar a manutenção dos avanços já consolidados, bem como a construção de soluções equilibradas que considerem a saúde, a segurança e a viabilidade econômica das atividades de transporte.

Não podemos nos esquecer da importância da discussão sobre a regulamentação do trabalho entre o transportador e a empresa de tecnologia. A ausência de isonomia regulatória entre modelos tradicionais e plataformas digitais pode gerar concorrência injusta e insegurança jurídica. Nesse sentido, a CNT defende uma regulamentação que promova concorrência leal, inovação responsável e proteção adequada aos envolvidos, sem comprometer a sustentabilidade do setor.

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

Além disso, a II Conferência Nacional de Trabalho Decente permitirá que a compreensão consensada de empregadores, trabalhadores e governo possa gerar propostas de mudanças a fim de fortalecer as relações do trabalho, a competitividade, a profissionalização e a segurança jurídica.

Outros temas, como a penhora online, que inviabiliza o pagamento dos salários dos trabalhadores, os depósitos judiciais, a harmonização da legislação trabalhista com a previdenciária e a gratuidade de justiça na Justiça do Trabalho, a licença paternidade, o adicional de penosidade, a escala 6x1, os quais demandam tratamento técnico e institucional ao longo de 2026.

No plano internacional, a CNT integra a OIE e atua de forma diligente no acompanhamento das discussões no âmbito da OIT, buscando assegurar que eventuais normas, recomendações ou instrumentos internacionais, como de trabalhadores de aplicativos, estejam em consonância com a legislação brasileira e não gerem impactos negativos à competitividade e à sustentabilidade do setor transportador.

NORMAS REGULAMENTADORAS

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

PROPOSTA:

Prosseguir com a revisão das Normas Regulamentadoras, com objetivo de modernizá-las e ter medidas de controle efetivas para promover o trabalho seguro e sadio, bem como efetuar a supressão de regras que adicionem obrigações, pagamentos e multas por circunstâncias alheias à vontade do empregador. Revisar a norma de adicional de periculosidade para quem abastece aeronave, regulamentação equilibrada sobre psicossocial e um quadro de dimensionamento do SESMT condizente com a realidade de modernização do setor de transporte.

COTAS PARA APRENDIZES E PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

A CLT estabelece que as empresas que possuam determinado número de empregados estão legalmente obrigadas a cumprir cotas mínimas destinadas à contratação de aprendizes e de pessoas com deficiência, como forma de promoção da inclusão social e da profissionalização no mercado de trabalho.

PROPOSTA:

A CNT sugere estabelecer que determinadas atividades que demandem aptidões física, mental e sensorial plenas, à exemplo dos motoristas e cobradores, não sejam computadas na base de cálculo das cotas. Portanto, a revisão das normas que regulamentam a matéria é premente, em especial quanto à identificação precisa das funções que demandam formação ou qualificação profissional, incluindo as demais ocupações existentes no setor de transporte.

PENHORA ONLINE

As empresas são impactadas por execuções judiciais que culminam em penhoras on-line, as quais, ao bloquearem capital de giro e comprometerem o fluxo de caixa, podem inviabilizar o regular funcionamento da atividade empresarial. Esses recursos são essenciais para a manutenção de empregos e para o cumprimento pontual de obrigações com fornecedores e empregados.

PROPOSTA:

A CNT sustenta que a previsibilidade e a segurança jurídica seriam reforçadas com medidas como: (i) restringir a penhora eletrônica de ativos às hipóteses de execução definitiva; (ii) prever responsabilização pessoal quando houver excesso de penhora, por dolo ou culpa; e (iii) estabelecer prazo objetivo para apreciação de pedidos de desbloqueio, com consequências em caso de inércia injustificada.

DEPÓSITOS JUDICIAIS

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

PROPOSTA:

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

ESCALA 6X1

Redução da escala de trabalho para 5 dias na semana, sem a redução de salário ou benefícios.

PROPOSTA:

A redução da jornada de trabalho imposta de forma linear exigiria uma reestruturação imediata das escalas e reduziria a flexibilidade hoje assegurada pela legislação infraconstitucional e pela negociação coletiva, o que é particularmente crítico no transporte rodoviário tradicional brasileiro, marcado por longas distâncias, imprevisibilidade operacional e necessidade de funcionamento contínuo por ser, inclusive, serviço essencial. Esse risco se agrava diante da escassez de motoristas profissionais, que limita a reposição rápida de mão de obra: para manter o mesmo nível de serviço, seria necessário ampliar o quadro de condutores no curto prazo, algo pouco factível, visto a ausência de profissionais disponíveis no mercado. Como consequência, a medida tende a pressionar custos (frete e tarifas), reduzir oferta e frequência, sobretudo em rotas menos rentáveis e regiões remotas, comprometer prazos logísticos e afetar cadeias produtivas e o abastecimento, reforçando a necessidade de preservar espaço para adequação setorial negociada. Como consequência ocorrerá a elevação de preços e a diminuição de oferta do transporte.

REGULAÇÃO DO TRABALHO POR PLATAFORMA

Novos modelos de trabalhos atrelados a plataformas de tecnologia.

PROPOSTA:

A CNT defende a regulamentação do trabalho por plataforma, assegurando isonomia de condições entre, de um lado, as empresas e profissionais do transporte tradicionais, que atualmente arcam com um amplo conjunto de obrigações trabalhistas, previdenciárias, tributárias e parafiscais (incluindo contribuições ao Sistema S) e, de outro lado, as empresas operadoras de plataformas digitais e seus trabalhadores, cujo modelo de negócios vinha operando à margem de muitas dessas obrigações. Privilégios ou alívios excessivos concedidos às plataformas podem configurar distorções contrárias à livre concorrência (CF, art. 170, IV) e à isonomia tributária (CF, art. 150, II).

Cabe destacar que a CNT não é contrária às novas formas de trabalho que surgem a partir das plataformas digitais. A Confederação defende que ocorra uma concorrência justa entre o transporte tradicional e o realizado com intermediação de aplicativos.

AÇÕES ESTRATÉGICAS PARA O SEST SENAT

O SEST SENAT, há 32 anos, vem se firmando como substancial colaborador do desenvolvimento do transporte no Brasil. Desde a sua criação, em 14 de setembro de 1993, pela Lei nº 8.706, tem como propósito prover saúde, qualidade de vida e educação para a empregabilidade e a longevidade de pessoas e empresas.

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

O cuidado com a saúde e o bem-estar dos trabalhadores do transporte e dos seus dependentes também está na essência da atuação do SEST SENAT. São oferecidos atendimentos de saúde nas especialidades de odontologia, fisioterapia, nutrição e psicologia, com equipes altamente capacitadas. O SEST SENAT entende que cuidar da saúde desses profissionais é essencial para garantir um transporte mais eficiente, mais seguro e com mais qualidade para toda a sociedade.

Os efeitos dessa atuação, porém, transcendem o transporte; eles beneficiam famílias, municípios onde o SEST SENAT está instalado e suas regiões vizinhas e toda a sociedade brasileira. Atualmente, a instituição mantém 174 Unidades em todas as regiões do país, com infraestruturas modernas e ambientes favoráveis a práticas educativas e com espaços, ferramentas e tecnologias dedicados ao conhecimento e à qualificação, bem como a preservação da saúde e do bem-estar de milhões de brasileiros.

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

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

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

TEMAS:

1. *Garantia dos recursos já existentes advindos da contribuição compulsória das empresas de transporte e dos transportadores autônomos, majoritariamente do setor rodoviário, e aumento da base de arrecadação, considerando todos os modais do transporte, conforme as propostas de alteração legal. Essa proposta avança com a aprovação do PL 79/2020 e do PLP 197/2021 e a não aprovação de nenhuma legislação contrária à forma de arrecadação disposta na Lei nº 8.706/1993.*
2. *Disponibilização ao SEST SENAT de dados declaratórios e arrecadatórios por contribuinte referentes às contribuições compulsórias destinadas ao SEST e ao SENAT, administradas pela Receita Federal. Esses dados servirão de base para estudos*

e monitoramento da arrecadação das instituições. Revisão por parte da Receita Federal do Brasil (RFB) do enquadramento da Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE) para a destinação correta da contribuição compulsória ao SEST SENAT.

3. *Alteração do artigo 4º da Resolução ANTT nº 5.982/2022, inciso I, incluindo a letra f) para determinar a obrigação de estar em dia com a contribuição compulsória destinada ao SEST SENAT.*
4. *Manutenção da Resolução CONTRAN nº 1.020/2025.*
5. *Ajuste na regulamentação e celebração de acordo de cooperação entre o Ministério dos Transportes e o SENAT para a aplicação das provas teóricas presenciais dos cursos especializados, hoje aplicadas pelos Detrans, conforme previsto na Resolução Contran nº 1.020/2025, a ser realizada pelas Unidades Operacionais do SEST SENAT, nos moldes do que já ocorre atualmente com a ANTT para a aplicação de provas eletrônicas para TAC/RT.*
6. *Institucionalização, por meio de normativo do Contran, de uma política de valorização do caminhoneiro autônomo, a partir da realização de curso específico e formação, tendo como parâmetro a Certificação Profissional para Motoristas Autônomos de Transporte de Cargas do SENAT, em parceria com a CNTA. O normativo deverá contemplar a oferta do curso pelo SENAT, com autorização nacional expedida pela Senatran.*
7. *Tornar obrigatória a realização de cursos específicos para a amarração de cargas e para a condução de veículos de transporte de passageiros por aplicativos. O normativo deverá contemplar a oferta do curso pelo SENAT, com autorização nacional expedida pela Senatran.*





PODER **JUDICIÁRIO**



REPRESENTAÇÃO E DEFESA DE INTERESSES

PODER JUDICIÁRIO

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) exerce, como uma de suas atribuições centrais, a defesa institucional dos legítimos interesses do setor transportador perante os Poderes da República. No âmbito do Poder Judiciário, essa atuação se materializa de forma estratégica, técnica e permanente, não se restringindo ao STF, mas abrangendo também o Superior Tribunal de Justiça (STJ), o Tribunal Superior do Trabalho (TST), o Conselho Nacional de Justiça (CNJ), os Tribunais de Justiça (TJs), os Tribunais Regionais do Trabalho (TRTs) e os Tribunais Regionais Federais (TRFs).

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

Nesse contexto, cabe à CNT o papel de realizar a mediação entre o setor transportador e o Poder Judiciário, além de ajuizar ações ou participar como parte interessada em ações perante a Corte Constitucional ou os demais tribunais. Essa atuação tem como finalidade assegurar a observância dos preceitos constitucionais, a preservação da segurança jurídica, a previsibilidade das decisões judiciais e a estabilidade normativa, elementos essenciais para o planejamento empresarial e para a atração de investimentos no setor transportador.

A CNT poderá, ainda, propor ações ou participar como *amicus curiae* (amigo da corte) das ações em tramitação no Poder Judiciário. Nesse contexto, a Confederação pode participar dos processos como parte interessada em ações

das quais não é a requerente e em propostas de súmulas vinculantes. Como amigo da corte, cabe à Confederação apresentar aos tribunais superiores informações relevantes e dados específicos do setor transportador, apresentando o posicionamento formal dos modais de transporte interessados na ação.

A atuação da CNT no STF concentra-se, especialmente, no controle da constitucionalidade de leis e atos normativos editados nas esferas federal, estadual e municipal, bem como na proteção de preceitos fundamentais que impactam diretamente a atividade de transporte. Já nos tribunais superiores e demais instâncias do Judiciário, a Confederação acompanha e intervém em demandas estruturantes, contribuindo com subsídios técnicos, dados setoriais e posicionamentos institucionais dos diferentes modais de transporte.

Entre os temas judiciais atualmente priorizados, destacam-se discussões de elevada relevância econômica e institucional, como a desoneração da folha de pagamento, a pejetização das relações de trabalho, o piso mínimo do frete e os impactos regulatórios sobre a livre iniciativa e a concorrência no setor. No âmbito da Justiça do Trabalho, a CNT acompanha de forma atenta os recursos repetitivos em trâmite no Tribunal Superior do Trabalho, com especial atenção à definição da temporalidade de aplicação da Reforma Trabalhista de 2017 e à controvérsia relativa ao não pagamento do adicional de periculosidade aos motoristas que conduzem veículos com tanques de combustível superiores a 200 litros, tema de grande impacto financeiro e operacional para as empresas de transporte.

A CNT também atua de forma estratégica na consolidação de entendimentos jurisprudenciais, participando de debates relacionados à edição de súmulas, precedentes qualificados e teses vinculantes, sempre com o objetivo de evitar interpretações que gerem insegurança jurídica ou distorções regulatórias prejudiciais ao setor.



Lista de siglas e tipos de ações

ADC Ação Declaratória de Constitucionalidade

ADCT Ato das Disposições Constitucionais Transitórias

ADI Ação Direta de Inconstitucionalidade

ADPF Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental

AGU Advocacia-Geral da União

ARE Recurso Extraordinário com Agravo

ArgInc Arguição de Inconstitucionalidade

CARF Conselho Administrativo de Recursos Fiscais

CF 1988 Constituição Federal de 1988

CLT Consolidação das Leis Trabalhistas

EC Emenda Constitucional

IAC Incidente de Assunção de Competência

IRR Incidentes de Recursos Repetitivos

OIT Organização Internacional do Trabalho

OIE Organização Internacional dos Empregadores

PGR Procuradoria-Geral da República

RRR Recursos de Revista Repetitivos

STF Supremo Tribunal Federal

STJ Superior Tribunal de Justiça

TST Tribunal Superior do Trabalho

GLOSSÁRIO

ADI

Questiona-se a constitucionalidade de lei ou ato normativo federal ou estadual, bem como EC, regimento interno dos tribunais e resoluções do CNJ. Pode-se contestar todo o conteúdo ou parte dele. Ao julgar uma ADI procedente, o STF declara a inconstitucionalidade da norma e, conseqüentemente, determina a sua retirada definitiva do ordenamento jurídico. Caso venha a ser julgada improcedente, a consequência é a confirmação da validade constitucional da norma impugnada.

ADC

Pretende-se ver reconhecida a constitucionalidade de determinada lei ou ato normativo federal que está sendo aplicado, de forma distinta, pelos juízes ou tribunais inferiores. Ao julgar uma ADC procedente, o STF confirma a constitucionalidade da lei ou do ato, com efeito vinculante, garantindo a sua aplicação irrestrita. Caso venha a ser julgada improcedente, a consequência é a declaração da invalidade constitucional da norma defendida.

ADPF

Busca-se garantir o cumprimento de preceitos fundamentais, ou seja, de princípios, direitos e garantias fundamentais previstos na CF de 1988. É utilizada para evitar ou reparar lesão resultante de ato do poder público sempre que não forem cabíveis ADI ou ADC. Cabe, ainda, quando for relevante, o fundamento da controvérsia constitucional sobre lei ou ato normativo federal, estadual ou municipal, bem como para questionar leis e atos anteriores à CF de 1988.

ARE

Cabível contra decisões proferidas por tribunais que não admitirem o processamento do RE perante o STF. Caso o ARE seja admitido, será convertido em RE, com a consequente análise da sua repercussão geral, e, posteriormente, julgamento pelo Plenário do STF.

ArgInc

Pretende-se questionar a constitucionalidade de lei ou ato normativo.

IAC

É cabível quando há relevante questão de direito com grande repercussão social, sem necessidade de repetição de múltiplos processos.

IRR

São casos em que o TST fixa uma tese jurídica que deve ser aplicada a todos os processos idênticos na Justiça do Trabalho.

RE

É o meio pelo qual se impugna, perante o STF, decisão judicial proferida por outros tribunais sob a alegação de violação à CF de 1988. Seu cabimento depende da demonstração de repercussão geral envolvendo a matéria em discussão (questões relevantes sob os pontos de vista econômico, político, social ou jurídico que ultrapassem os interesses subjetivos do processo).

RESP

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

RRR

É um sinônimo de IRR, ou seja, são casos em que o TST fixa uma tese jurídica que deve ser aplicada a todos os processos idênticos na Justiça do Trabalho.



AÇÃO CÍVIL PÚBLICA

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

AÇÃO COLETIVA

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





SUPREMO **TRIBUNAL FEDERAL** (STF)

ADI 7248

DESCONTO EM CONTRATOS DE EMPRESAS QUE FORNECEM AUXÍLIO-ALIMENTAÇÃO

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).



OBJETO:

Art. 3º, *caput*; e incisos I e II, do art. 4º; *caput*, do art. 5º, § 4º, incisos I, II, III, e § 5º, todos da Lei nº 14.442/2022.



AJUIZAMENTO:

11/10/2022.



SITUAÇÃO ATUAL:

Em 19/12/2023, a CNT apresentou novo pedido cautelar para suspensão imediata dos efeitos do artigo 3º, *caput* e inciso I e II do artigo 4º, *caput*, do artigo 5º, §4º, incisos I, II, III e §5º, todos da Lei nº 14.442/2022. Após o protocolo da petição, o processo foi concluso ao relator para manifestação quanto ao pedido de suspensão.



RELATORIA:

Ministro Luiz Fux.

ADI 7754

TRANSPORTE DE ANIMAIS

DESCRIÇÃO:

Trata-se de ADI, com pedido de liminar, em face da Lei Estadual nº 10.489/2024, do estado do Rio de Janeiro, que “dispõe sobre o transporte de animal de assistência emocional e animal de serviço nas cabines das aeronaves em voos operados no âmbito do estado do Rio de Janeiro”.

TESE DEFENDIDA:

A Lei Estadual nº 10.489/2024 violou: a competência privativa da União para legislar sobre direito aeronáutico, sobre transportes e sobre as diretrizes da política nacional de transportes e do regime de navegação aérea (art. 22, incisos I, IX, X e XI, da Constituição de 1988); e a competência administrativa da União de manter relações com estados estrangeiros, de explorar os serviços de navegação aérea e de estabelecer os princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, incisos I, XII, alínea “c”, e XXI, da Constituição de 1988).



REQUERENTE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).



OBJETO:

A concessão de medida cautelar para a sustação imediata dos efeitos da Lei Estadual nº 10.489/2024 e, no mérito, a declaração de inconstitucionalidade da lei impugnada nos termos do artigo 10, § 3º, da Lei nº 9.868/1999.



AJUIZAMENTO:

18/11/2024.



SITUAÇÃO ATUAL:

No dia 01/12/2025 foi publicada a ata de julgamento. O Tribunal, por unanimidade, converteu o referendo da medida cautelar em julgamento definitivo de mérito e julgou procedente a ação direta. Por maioria, declarou a inconstitucionalidade material da Lei estadual nº 10.489, de 2024, do estado do Rio de Janeiro, vencido parcialmente o ministro André Mendonça (relator), que declarava também a inconstitucionalidade formal da lei estadual, e vencidos, ainda, os ministros Cristiano Zanin e Luiz Fux, que apenas declaravam a inconstitucionalidade formal da lei. Redigirá o acórdão o relator.



RELATORIA:

Ministro André Mendonça.

ADI 7905

ÍNDICE DE CORREÇÃO DE DEPÓSITOS

DESCRIÇÃO:

Trata-se de ADI, com pedido de medida cautelar, para suspender imediatamente a eficácia do art. 37, inciso II, da Lei nº 14.973/2024, bem como do art. 8º, inciso II, da Portaria MF nº 1.430/2025, que, em conjunto, determinam a aplicação do IPCA como índice de correção dos depósitos judiciais e administrativos.

TESE DEFENDIDA:

A CNT requer a declaração a inconstitucionalidade do art. 37, inciso II, da Lei nº 14.973/2024 e, por arrastamento, do art. 8º, inciso II, da Portaria MF nº 1.430/2025, assegurando a manutenção da sistemática anterior, fundada na aplicação da taxa Selic aos depósitos judiciais e administrativos.



REQUERENTE:

CNT x CNS x CNSAÚDE x Presidente da República.



OBJETO:

Declarar a inconstitucionalidade do art. 37, inciso II, da Lei nº 14.973/2024 e, por arrastamento, do art. 8º, inciso II, da Portaria MF nº 1.430/2025.



AJUIZAMENTO:

25/11/2025.



SITUAÇÃO ATUAL:

Em 04/02/2026, o ministro relator determinou a remessa dos autos a PGR, para manifestação quanto a petição inicial.



RELATORIA:

Ministro Cristiano Zanin.

ADI 5956

TABELA DE FRETE

DESCRIÇÃO:

Trata-se de ADI, com pedido de medida cautelar, ajuizada pela Associação do Transporte Rodoviário de Carga do Brasil (ATR Brasil), tendo por objeto a Medida Provisória nº 832/2018, que estabeleceu a política de preços mínimos para o transporte rodoviário de cargas.

TESE DEFENDIDA:

A CNT requer a suspensão dos efeitos da Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nº 5.833/2018 (DOU de 09/11/2018), que estabelece a aplicação de multas em caso de inobservância da tabela vinculativa instituída pela Resolução ANTT nº 5.820/2018, bem como das respectivas indenizações, nos termos da decisão de 6 de dezembro de 2018, a qual foi revogada pela decisão de 12 de dezembro de 2018, ou qualquer outro ato normativo que venha a substituí-la com a mesma finalidade.



REQUERENTE:

Associação do Transporte Rodoviário de Carga do Brasil (ATR Brasil).



OBJETO:

Suspensão dos efeitos da Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nº 5.833/2018 (DOU de 09/11/2018).



AJUIZAMENTO:

07/06/2018.



SITUAÇÃO ATUAL:

Em 26/11/2025, o processo foi concluso ao relator para análise do pedido e ingresso da CNT como *amicus curiae*.



RELATORIA:

Ministro Luiz Fux.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

ADI 7579

SEGURO DA CARGA

DESCRIÇÃO:

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) ajuizou a ADI nº 7.579/DF, com pedido de tutela de urgência, contra a nova sistemática estabelecida pela norma relativamente à contratação de seguro no transporte rodoviário de cargas. A CNI aduz haver vícios de inconstitucionalidade material e formal da Lei Federal nº 14.599/2023. Há inconstitucionalidade formal porque, a seu sentir, houve “violação ao critério de relevância e urgência para edição de medidas provisórias”. Há inconstitucionalidade material, por outro lado, porque haveria ofensa (i) à razoabilidade e à proporcionalidade (arts. 1º e 5º, LV, da CF de 1988); (ii) à não intervenção na economia e no mercado (art. 173, *caput*, da CF de 1988); (iii) à autonomia da vontade (arts. 1º, IV, e 170 da CF de 1988); (iv) à liberdade de empresa e à livre concorrência (art. 170, IV, da CF de 1988); (v) à liberdade de contratar (art. 5º, II, da CF de 1988); (vi) ao direito de concorrência (art. 173, § 4º, da CF de 1988) e, finalmente, (vii) aos direitos à vida dos motoristas, à segurança da carga e à saúde dos consumidores (arts. 5º, *caput*, e XXXII, 6º, *caput*, e 170, V, da CF de 1988).

TESE DEFENDIDA:

A CNT é contrária ao posicionamento da CNI na presente ADI, uma vez que a Lei nº 14.599/2023 desburocratizou e evita perdas operacionais aos transportadores. A referida lei promoveu substanciais alterações no regime de contratação de seguros para o transporte rodoviário de cargas, com importantes impactos econômicos.



REQUERENTE:

Confederação Nacional da Indústria (CNI).



OBJETO:

Declaração de inconstitucionalidade da Lei nº 14.599/2023 por existirem vícios formal e material. Ofensa (i) à razoabilidade e à proporcionalidade (arts. 1º e 5º, LV, da CF de 1988); (ii) à não intervenção na economia e no mercado (art. 173, *caput*, da CF de 1988); (iii) à autonomia da vontade (arts. 1º, IV, e 170 da CF de 1988); (iv) à liberdade de empresa e à livre concorrência (art. 170, IV, da CF de 1988); (v) à liberdade de contratar (art. 5º, II, da CF de 1988); (vi) ao direito de concorrência (art. 173, § 4º, da CF de 1988) e, (vii) finalmente, aos direitos à vida dos motoristas, à segurança da carga e à saúde dos consumidores (arts. 5º, *caput* e XXXII, 6º, *caput*, e 170, V, da CF de 1988).



AJUIZAMENTO:

21/12/2023.



SITUAÇÃO ATUAL:

No dia 20/12/2024, a PGR apresentou manifestação pela improcedência dos pedidos. No dia 26/11/2025, o processo foi concluso ao relator para decisão.



RELATORIA:

Ministro Nunes Marques.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

ADI 7633

DESONERAÇÃO DA FOLHA

DESCRIÇÃO:

Trata-se de ADI movida pelo Presidente da República em oposição às disposições da Lei nº 14.784, de 27 de dezembro de 2023 (desoneração da folha de pagamento).

TESE DEFENDIDA:

Manutenção das disposições contidas na Lei nº 14.784/2023, chamada de “desoneração da folha”, que promoveram a substituição da contribuição previdenciária patronal de 20% sobre a folha de salários por alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta e alcançaram uma infinidade de empresas ligadas a 17 setores, dentre os quais os de comunicação, construção civil, tecnologia da informação, têxtil e transporte. Neste último, estão inseridos os segmentos de transporte metroferroviário de passageiros, rodoviário coletivo público de passageiros e rodoviário de cargas.



REQUERENTE:

Presidente da República.



OBJETO:

Manutenção da desoneração da folha de pagamento (Lei nº 14.784/2023). Alíquotas diferenciadas para o setor de transporte.



AJUIZAMENTO:

24/4/2024.



SITUAÇÃO ATUAL:

O ministro Alexandre de Moraes pediu vista em 27/10/2025, após voto do ministro relator que tornava definitiva a medida cautelar concedida para, julgando parcialmente procedente a ação, reconhecer a inconstitucionalidade dos arts. 1º, 2º, 4º e 5º da Lei Federal nº 14.784, de 27 de dezembro de 2023, sem pronúncia de nulidade, e, em virtude do julgamento de mérito, declarava prejudicado o agravo interposto pelo Senado Federal, no que foi acompanhado pelos ministros Edson Fachin (presidente) e Gilmar Mendes.



RELATORIA:

Ministro Cristiano Zanin.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

RE 1387795

GRUPO ECONÔMICO

DESCRIÇÃO:

Trata-se de alegação de inconstitucionalidade do acórdão proferido pelo Tribunal Superior do Trabalho, que admitiu a inclusão de pessoas (físicas e jurídicas) durante a fase de execução da ação trabalhista, componentes de um mesmo grupo econômico da empresa ré, sem que tivesse participado da fase cognitiva do processo e sem ao menos ter instaurado o IDPJ. A empresa recorrente sustenta ainda em suas razões recursais a impossibilidade de poder discutir uma suposta formação de grupo econômico na estreita via da fase de execução.

TESE DEFENDIDA:

Uma decisão judicial que declara a responsabilidade de uma empresa estranha à lide trabalhista sob a simples alegação de inadimplência fere o artigo 170 da CF 1988, ofende a livre iniciativa, pois restringe a atividade empresarial, que está em franco funcionamento, diminui a arrecadação tributária e diminui a geração de empregos e renda de uma determinada localidade.

Importante: Tese proposta: “1 – O cumprimento da sentença trabalhista não poderá ser promovido em face de empresa que não tiver participado da fase de conhecimento do processo, devendo o reclamante indicar na petição inicial as pessoas jurídicas corresponsáveis solidárias contra as quais pretende direcionar a execução de eventual título judicial, inclusive nas hipóteses de grupo econômico, demonstrando concretamente, nesta hipótese, a presença dos requisitos legais. 2 – Admite-se, excepcionalmente, o redirecionamento da execução trabalhista ao terceiro que não participou do processo de conhecimento nas hipóteses de sucessão empresarial e abuso da personalidade jurídica, observado o procedimento previsto no art. 855-A da CLT e nos arts. 133 a 137 do CPC. 3 – Aplica-se tal procedimento mesmo aos redirecionamentos operados antes da reforma trabalhista de 2017, ressalvada a indiscutibilidade relativa aos casos já transitados em julgado, aos créditos já satisfeitos e às execuções findas ou definitivamente arquivadas”.



PARTES:

Rodovia das Colinas S.A x Bruno Alex Oliveira Santos.



OBJETO:

Não pode ocorrer a responsabilidade por dívida trabalhista de empresas sem o devido processo legal, em especial o incidente de desconconsideração da personalidade jurídica justamente para preservar os ditames constitucionais da ampla defesa e do contraditório. Há necessidade de uniformização da jurisprudência para trazer segurança jurídica nos processos trabalhistas que tratam desse tema.



AJUIZAMENTO:

8/6/2022.



SITUAÇÃO ATUAL:

Foram opostos embargos de declaração, no dia 16/12/2025, pelo Sindicato Nacional das Empresas de Telefonia e de Serviço Móvel, Celular e Pessoal. O processo está concluso ao relator.



RELATORIA:

Ministro Dias Toffoli.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

RE 1479602

IMUNIDADE RECÍPROCA NA COBRANÇA DE IPTU PARA CONCESSIONÁRIAS QUE PRESTAM SERVIÇOS PÚBLICOS

DESCRIÇÃO:

As ações referem-se à atribuição de isenção fiscal mútua estabelecida no artigo 150, inciso VI, alínea a, da CF 1988 às entidades privadas que recebem delegação para prestar serviço público. Em particular, aborda a questão da não incidência do IPTU sobre propriedades temporárias e reversivelmente transferidas à concessionária pelo governo federal, as quais são empregadas na realização de serviços públicos.

TESE DEFENDIDA:

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



PARTES:

Ferrovia Centro Atlântica x Município de Varginha/SP.



OBJETO:

Artigo 150, inciso VI, alínea a, da CF 1988.



AJUIZAMENTO:

21/02/2024.



SITUAÇÃO ATUAL:

No dia 28/11/2025, o processo foi remetido à Procuradoria-Geral da República para manifestação.



RELATORIA:

Ministro André Mendonça.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

ARE 1532603

PEJOTIZAÇÃO

DESCRIÇÃO:

Trata-se de agravo regimental interposto contra decisão que negou seguimento ao ARE. No agravo regimental, sustenta-se, em síntese, que a decisão aplicou indevidamente o tema 725, que trata da licitude da terceirização, quando na verdade o caso envolveria fraude no contrato de franquia, ocultando uma relação de emprego.

TESE DEFENDIDA:

A CNT defende que a contratação civil ou comercial de pessoas jurídicas ou trabalhadores autônomos é constitucional e lícita, cabendo ao trabalhador o ônus de provar eventual fraude, não sendo possível à Justiça do Trabalho desconstituir contratos válidos nem ampliar sua competência em afronta à livre iniciativa e aos precedentes vinculantes do STF.



PARTES:

Gustavo Ribas da Silva x Prudencial do Brasil Seguros.



OBJETO:

Reconhecimento dos requisitos caracterizadores de vínculo de emprego a partir da alegação de ilicitude de contrato de franquia celebrado entre as partes.



AJUIZAMENTO:

09/01/2025.



SITUAÇÃO ATUAL:

Em 04/02/2026, a Procuradoria-Geral da República apresentou parecer reconhecendo a constitucionalidade da contratação por formas alternativas da tradicional relação de emprego, bem como da competência da Justiça Comum para decidir sobre a existência, validade e a eficácia de contratos civis/comerciais de prestação de serviços. O processo está concluso ao Relator.



RELATORIA:

Ministro Gilmar Mendes.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

ARE 1560244

ATRASSO DE VOO - RESPONSABILIDADE CIVIL

DESCRIÇÃO:

Trata-se de ARE interposto pela Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A., nos termos do art. 102, III, “a” e “b”, da CF 1988, contra acórdão mediante o qual a Quinta Turma Recursal Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, com fundamento no Código de Defesa do Consumidor, condenou a empresa de transporte aéreo a indenizar passageiro por danos materiais e morais em razão de alteração e atraso no itinerário de voo contratado.

TESE DEFENDIDA:

A CNT requer a suspensão nacional de todos os processos judiciais em curso que versem sobre a questão controvertida, até o julgamento definitivo do mérito pelo STF. Para definir o regime jurídico aplicável à responsabilidade civil das companhias aéreas em casos de cancelamento, alteração ou atraso de voo motivados por caso fortuito ou força maior.



PARTES:

Azul Linhas Aéreas x Thiago Ferreira Câmara.



OBJETO:

Define o regime jurídico aplicável à responsabilidade civil das companhias aéreas em casos de cancelamento, alteração ou atraso de voo motivados por caso fortuito ou força maior.



AJUIZAMENTO:

14/07/2025.



SITUAÇÃO ATUAL:

Após oposição de Embargos de Declaração, os autos foram conclusos ao Relator, em 07/01/2026.



RELATORIA:

Ministro Dias Toffoli.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

RE 1506410

CIRCUITO FECHADO

DESCRIÇÃO:

Trata-se de RE interposto pelo Partido Novo (MG) contra acórdão do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais que reconheceu a constitucionalidade da Lei Estadual nº 23.941/2021, a qual disciplina a prestação do serviço de fretamento intermunicipal de passageiros, especialmente ao exigir o regime de “circuito fechado” para a operação dessa atividade econômica no Estado.

TESE DEFENDIDA:

A CNT requer a inadmissibilidade e, no mérito, o desprovemento do RE, defendendo a constitucionalidade da Lei Estadual nº 23.941/2021. Argumenta que a norma se insere na competência legislativa dos Estados para disciplinar o transporte intermunicipal, não havendo usurpação de competência da União nem violação à reserva de administração. Sustenta, ainda, que a exigência de “circuito fechado” constitui legítimo mecanismo regulatório destinado a preservar a organização e a sustentabilidade do sistema público de transporte coletivo, coibir fraudes e assegurar a adequada prestação do serviço, sendo compatível com os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, que admitem restrições proporcionais em prol do interesse público.

PARTES:

Partido Novo (MG) X Estado de Minas Gerais.

OBJETO:

Declarar a inconstitucionalidade dos arts. 3º, 4º, 5º e 6º, I, e parágrafo único, III, da Lei Estadual nº 23.941/2021, e contra a Resolução nº 5.575/2021 (que suspendera a vigência do Decreto Estadual nº 48.121/2021, já revogado à época da propositura da ADI).

AJUIZAMENTO:

06/08/2024.

SITUAÇÃO ATUAL:

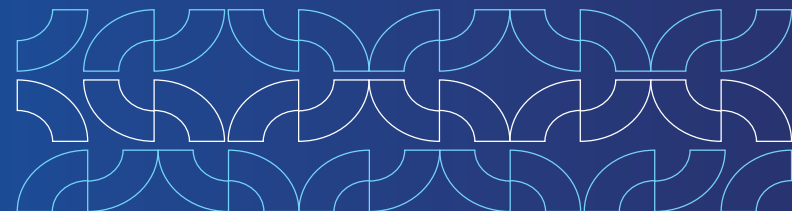
Durante julgamento virtual, entre 31/10/2025 e 10/11/2025, após voto da ministra Cármen Lúcia (relatora), que recebia os embargos de declaração como agravo regimental e negava-lhe provimento, no que foi acompanhada pelos Ministros Alexandre de Moraes e Cristiano Zanin, pediu vista dos autos o Ministro André Mendonça.

RELATORIA:

Ministra Cármen Lúcia.

AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).







TRIBUNAL **SUPERIOR DO TRABALHO** (TST)



IRDR 1000907- 30.2023.5.00.0000

NEGOCIAÇÃO COLETIVA

DESCRIÇÃO:

Trata-se de incidente de Resolução de Demandas Repetitivas que decorre da constatação de “oscilação da jurisprudência interna no âmbito da SDC sobre o alcance do pressuposto do comum acordo”. Assim, é importante discutir o entendimento de que a concordância do sindicato ou do membro da categoria econômica para a instauração da instância não precisa ocorrer, necessariamente, de maneira expressa, podendo, em algumas hipóteses com particularidades fáticas e jurídicas que a distinguem dos casos que formaram a jurisprudência dominante sobre o assunto, se materializar de forma tácita.

TESE DEFENDIDA:

Não há que se cogitar a fixação de “parâmetros objetivos e razoáveis” para a recusa da instauração de dissídio coletivo. O pressuposto do comum acordo, por si só, já ostenta natureza objetiva. A motivação que ampare eventual negativa do sindicato patronal à instauração de dissídio coletivo de natureza econômica é indiferente e refratária à literalidade do texto constitucional. A constatação da inexistência do comum acordo para a instauração do dissídio é, de fato, objetiva, não cabendo ao intérprete da norma constitucional estabelecer exceções ou condicionantes para o cumprimento de pressupostos processuais taxativamente fixados pelo constituinte.

OBJETO:

A recusa arbitrária do sindicato patronal, entendida como recusa injustificada ou simples omissão, não tem o condão de configurar comum acordo tácito para fins de instauração do dissídio coletivo de natureza econômica. Isso ocorre porque o conteúdo da norma do art. 114, § 2º, da CF 1988, não comporta interpretação elástica para que dele se extraiam potenciais hipóteses nas quais se presumirá a anuência do sindicato patronal.

AJUIZAMENTO:

26/10/2023.

SITUAÇÃO ATUAL:

Após a decisão que aprovou a tese jurídica “A recusa arbitrária da entidade sindical patronal ou de qualquer integrante da categoria econômica em participar de processos de negociação coletiva, evidenciada pela ausência reiterada às reuniões convocadas ou pelo abandono imotivado das tratativas, viola a boa-fé objetiva e as Convenções nº 98 e nº 154 da OIT, tendo a mesma consequência do comum acordo para a instauração do Dissídio Coletivo de Natureza Econômica”, foram opostos embargos de declaração no dia 05/12/2025.

RELATORIA:

Ministro Maurício José Godinho Delgado.

AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

IRDR 1000154- 39.2024.5.00.0000

CONTRIBUIÇÃO SINDICAL

DESCRIÇÃO:

Trata-se de incidente de Resolução de Demandas Repetitivas, em que se pretende definir os contornos do exercício do direito de oposição dos empregados não sindicalizados ao recolhimento da contribuição assistencial.

TESE DEFENDIDA:

A definição de parâmetros objetivos para o exercício do direito de oposição garante previsibilidade e segurança jurídica a todas as partes envolvidas no recolhimento da contribuição assistencial. Especialmente no que tange à posição das empresas, a obtenção de registros idôneos (relacionados não apenas à ciência do trabalhador quanto à possibilidade de oposição, como também ao efetivo exercício de tal direito) garante segurança nos repasses a serem feitos ao sindicato. Desse modo, a questão jurídica que se põe nos presentes autos tem o condão de contribuir decisivamente para a redução do contingente de processos que se avolumam perante a Justiça do Trabalho.



OBJETO:

Cuida-se de definir os contornos do exercício do direito de oposição dos empregados não sindicalizados ao recolhimento da contribuição assistencial (isso é, analisar o momento, o lugar e o modo apropriados para o exercício de tal direito).



AJUIZAMENTO:

22/02/2024.



SITUAÇÃO ATUAL:

Em 03/12/2025, o ministro Caputo Bastos proferiu decisão quanto aos pedidos de ingresso na condição de *amicus curiae* da Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas e da Federação das Câmaras de Dirigentes Lojistas do Estado da Bahia.



RELATORIA:

Ministro Guilherme Augusto Caputo Bastos.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

PROCESSO 0020969-89.2022.5.04.0014

TANQUE SUPERIOR A 200 LITROS

DESCRIÇÃO:

IRR nº 45: "a) é devido adicional de periculosidade aos motoristas, diante da existência de tanque suplementar nos veículos, para uso próprio, com capacidade superior a 200 litros, nas situações fáticas anteriores à edição da Portaria SEPRT, nº 1.357/19, DOU de 10/12/2019, que alterou a NR-16 do MTb?; b) após a edição da Portaria SEPRT, nº 1.357/19, DOU de 10/12/2019, que alterou a NR-16 do MTb, no item 16.6.1.1, deixou de ser devido adicional de periculosidade aos motoristas, qualquer que seja a capacidade de armazenamento dos tanques de combustível para uso próprio, originais de fábrica ou suplementares, desde que estes sejam certificados pelo órgão competente?".

TESE DEFENDIDA:

A CNT defende que aceitar o direito ao adicional de periculosidade devido ao uso de tanque superior a 200 litros em veículos rodoviários tanto de passageiros quanto de cargas vai aumentar os custos de transporte em todos os setores econômicos do Brasil. Isso trará consequências financeiras nas relações de consumo, comércio, indústria, serviços, agricultura e pecuária, afetando particularmente a relação entre empregados e empregadores.



PARTES:

Eliton Antonio Arruda Grubert x Jamef Transportes Ltda.



OBJETO:

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



AJUIZAMENTO:

09/01/2025.



SITUAÇÃO ATUAL:

Após pedido da CNI para ingresso como *amicus curiae*, o processo está concluso desde 16/12/2025.



RELATORIA:

Ministro Luiz José Dezena da Silva.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

INCJULGRREM- BREP-0011153-16.2023.5.03.0034

NORMAS COLETIVAS – HORAS EXTRAS

DESCRIÇÃO:

Trata-se de Incidente de Recursos de Revista e Embargos Repetitivos – Tema 213 – suscitado pelo então presidente desta Corte Superior Trabalhista, ministro Aloysio Corrêa da Veiga, e acolhido pelo Tribunal Pleno na sessão ordinária presencial realizada em 30/6/2025, ocasião em que se deliberou pela afetação a esse mesmo órgão julgador (Tribunal Pleno) da seguinte questão jurídica: “A prestação habitual de horas extras invalida ou afasta a incidência de norma coletiva que prevê turnos ininterruptos com jornada de 8 horas diárias?”.

TESE DEFENDIDA:

A CNT entende ser necessário o reconhecimento da validade de normas coletivas que pactuam turnos ininterruptos de revezamento com jornada superior a 8 horas diárias ou que contem com horas extras habituais que superem as 8 horas diárias. Solução do presente IRDR no sentido de fixar tese de validade de normas coletivas que pactuam turnos ininterruptos de revezamento com jornada superior a 8 horas diárias ou que contem com horas extras habituais que superem as 8 horas diárias.



PARTES:

Anglogold Ashanti Córrego do Sítio Mineração S.A x Joderval Oliveira Souza



OBJETO:

Dispõe sobre a validade de normas de jornada ininterrupta quando presentes horas extras habituais.



AJUIZAMENTO:

31/01/2025.



SITUAÇÃO ATUAL:

Em 01/12/2025, foi proferida decisão para tratar dos pedidos de ingresso como *amicus curiae* e de admissão de processos como representativos da controvérsia.



RELATORIA:

Ministra Dora Maria da Costa.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

DESTAQUES DOS IRRS

INCIDENTES DE RECURSOS DE REVISTA REPETITIVOS

Durante o ano de 2025, o Tribunal Pleno do TST aprovou a submissão de diversos temas à sistemática dos Incidentes de Recursos de Revista Repetitivos (IRR), um instrumento que visa uniformizar a jurisprudência em matérias trabalhistas, fixando teses jurídicas vinculantes que devem ser seguidas por todos os juízes e tribunais, garantindo segurança jurídica e agilidade processual. A CNT ingressou como *amicus curiae* em 23 processos, que devem ser julgados em 2026. São eles:

TEMA Nº 26:

- 1) A Justiça do Trabalho é competente para processar e julgar o incidente de desconconsideração da personalidade jurídica em face de empresa em recuperação judicial, prosseguindo com a execução em face do seu sócio?
- 2) Essa competência remanesce após as alterações promovidas na Lei nº 11.101/2005, pela Lei nº 14.112/2020 (artigos 6º, I, II e III, 6º-C e 82-A)?
- 3) Nas hipóteses em que a empresa executada se encontra em recuperação judicial, a existência de regulamentação própria na Lei nº 11.101/2005 afasta a aplicação da teoria menor da desconconsideração da personalidade jurídica, exigindo-se a observância dos requisitos da teoria maior?



PROCESSOS:

0000620-78.2021.5.06.0003 e 0000035-09.2023.5.12.0029



POSICIONAMENTO CNT:

Contrária a todas as indagações.



RELATORIA:

Ministro Amaury Rodrigues Pinto Junior.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 29:

Jurisprudência vinculante firmada pelo STF na ADPF 324 e nos temas 725 e 739 de repercussão geral, em que reputada lícita a terceirização de serviços independentemente da natureza da atividade, comporta distinção para que o vínculo de emprego do trabalhador terceirizado se perfeça com o tomador de serviços, em razão da identificação de fraude? Em caso positivo, em quais condições?

**PROCESSOS:**

1848300-31.2003.5.09.0011, 0161000-66.2008.5.02.0060, 0010877-89.2017.5.03.0132, 0001293-55.2013.5.04.0020 e 20206-66.2019.5.04.0411

**POSICIONAMENTO CNT:**

Contrária.

**RELATORIA:**

Ministro Alexandre Ramos.

**AMICUS CURIAE:**

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 30:

É válida a contratação de trabalhador que constitui pessoa jurídica para a realização de função habitualmente exercida por empregados no âmbito da empresa contratante ("pejotização")? E a conversão de relação de emprego em relação "pejotizada"?



PROCESSO:

373- 67.2017.5.17.0121



POSICIONAMENTO CNT:

Favorável ao tema central.



RELATORIA:

Ministro Luiz José Dezena da Silva.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 35:

Para as reclamações trabalhistas ajuizadas na vigência da Lei nº 13.467/2017, seja sob o rito ordinário, seja sob os auspícios do rito sumaríssimo, considerando o teor do art. 840, § 1º, da CLT e do art. 12, § 2º, da Instrução Normativa nº 41 do TST, no quanto estabelecem que a petição inicial deverá indicar o valor do pedido e que o valor da causa será estimado, indaga-se se os valores atribuídos aos pedidos na inicial limitam o julgador quando da condenação e da execução para efeito dos artigos 141 e 492 do CPC ou se são meramente estimativos.



PROCESSOS:

1199-29.2021.5.09.0654, 10389-20.2021.5.15.0146 e 0000099-98.2024.5.05.0022



POSICIONAMENTO CNT:

Valor atribuído na inicial limita condenação e execução.



RELATORIA:

Ministro Evandro Pereira Valadão Lopes.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 38:

No arbitramento de indenização, em parcela única, referente à pensão vitalícia por incapacitação permanente do empregado, por acidente do trabalho ou doença ocupacional, com fulcro no art. 950, parágrafo único, do Código Civil, deve o juiz aplicar um redutor do quantum indenizatório?



PROCESSO:

0020040-50.2023.5.04.0231



POSICIONAMENTO CNT:

Favorável.



RELATORIA:

Ministro Antônio Fabrício de Matos Gonçalves.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 41:

É válido o recolhimento do preparo recursal por pessoa estranha à lide?

**PROCESSOS:**

0000026-43.2023.5.11.0201 e 0100132-36.2022.5.01.0521

**POSICIONAMENTO CNT:**

Favorável

**RELATORIA:**

Ministra Maria Helena Mallmann.

**AMICUS CURIAE:**

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 42:

Definir i) se é possível conhecer de recursos de revista em fase de cumprimento de sentença por transgressão direta e literal a preceito da Constituição, nas hipóteses em que o redirecionamento da execução se processa com fundamento nas teorias maior (art. 50 do CC) ou menor (art. 28 do CDC) da desconsideração da personalidade jurídica; ii) se é possível redirecionar a execução aos sócios ou administradores de sociedades anônimas, com a instauração de ofício do IDPJ ou se é necessária a provocação da parte interessada; iii) se deve ser mantida eventual constrição judicial sobre bens de sócios ou administradores de sociedades anônimas, quando ausente a regular instauração do IDPJ; iv) se a solução dos Incidentes de Desconsideração da Personalidade Jurídica (IDPJs) deve observar a teoria maior (art. 50 do CC) ou a teoria menor da desconsideração da personalidade jurídica (art. 28 do CDC).



PROCESSOS:

0000051-62.2013.5.08.0113 e 0021154-31.2016.5.04.0211



POSICIONAMENTO CNT:

Contrária.



RELATORIA:

Ministro Douglas Alencar Rodrigues.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 45:

a) é devido adicional de periculosidade aos motoristas, diante da existência de tanque suplementar nos veículos, para uso próprio, com capacidade superior a 200 litros, nas situações fáticas anteriores à edição da Portaria SEPRT, nº 1.357/19, DOU de 10/12/2019, que alterou a NR-16 do MTb?; b) Após a edição da Portaria SEPRT, nº 1.357/19, DOU de 10/12/2019, que alterou a NR16 DO MTb, no item 16.6.1.1, deixou de ser devido adicional de periculosidade aos motoristas, qualquer que seja a capacidade de armazenamento dos tanques de combustível para uso próprio, originais de fábrica ou suplementares, desde que estes sejam certificados pelo órgão competente?



PROCESSOS:

0020969-89.2022.5.04.0014, 0011217-72.2022.5.03.0030, 0000851-70.2024.5.12.0056, 0020829-31.2023.5.04.0334 e 0020089-39.2022.5.04.0292



POSICIONAMENTO CNT:

Favorável ao não pagamento de adicional de periculosidade, independentemente do período.



RELATORIA:

Ministro Luiz José Dezena da Silva.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 46:

Definir se a suspensão dos prazos prescricionais prevista na Lei nº 14.010/2020 é aplicável ao Direito do Trabalho tanto no caso de prescrição bienal quanto quinquenal.



PROCESSOS:

1002342-38.2022.5.02.0511 e 0020738-17.2022.5.04.0611



POSICIONAMENTO CNT:

Contrária.



RELATORIA:

Ministro Douglas Alencar Rodrigues.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 49:

No regime de trabalho 5x1, a não coincidência do repouso semanal remunerado com o domingo, a cada três semanas de trabalho, implica pagamento em dobro deste dia, por aplicação analógica do art. 6º, parágrafo único, da Lei nº 10.101/2000 (atividades de comércio) e da incidência da Súmula nº 146 do TST?

**PROCESSO:**

0001583-45.2022.5.12.0016

**POSICIONAMENTO CNT:**

Contrária.

**RELATORIA:**

Ministro Antônio Fabrício de Matos Gonçalves.

**AMICUS CURIAE:**

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 110:

Quando o motorista de caminhão é remunerado por comissões incidentes sobre o valor do frete ou da carga transportada, as horas extras por ele cumpridas deverão ser calculadas com base na Súmula nº 340 do TST?



PROCESSO:

0001010-80.2023.5.09.0654



POSICIONAMENTO CNT:

Favorável.



RELATORIA:

Ministro Cláudio Mascarenhas Brandão.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 116:

O regime de desoneração previdenciária, previsto na Lei nº 12.546/2011, incide sobre o cálculo das contribuições previdenciárias patronais decorrentes de decisões condenatórias ou homologatórias proferidas pela Justiça do Trabalho?

**PROCESSO:**

1000918-40.2021.5.02.0011

**POSICIONAMENTO CNT:**

Favorável.

**RELATORIA:**

Ministra Kátia Magalhães Arruda.

**AMICUS CURIAE:**

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 151:

À luz da tese firmada pelo STF no Tema 1.046 da Tabela de Repercussão Geral, é válida a norma coletiva que autoriza o controle de jornada por exceção?



PROCESSO:

0011505-09.2015.5.15.0102



POSICIONAMENTO CNT:

Favorável.



RELATORIA:

Ministro Alberto Bastos Balazeiro.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 196:

É necessário observar a gradação de penalidade para aplicação da justa causa nos casos em que a falta cometida apresenta, por si só, gravidade suficiente para a quebra da fidúcia entre empregado e empregador?

**PROCESSO:**

0000227-95.2024.5.11.0008

**POSICIONAMENTO CNT:**

Contrária.

**RELATORIA:**

Ministro Amaury Rodrigues Pinto Junior.

**AMICUS CURIAE:**

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 200:

A pretensão indenizatória referente a dano material ou extrapatrimonial, decorrente de acidente do trabalho ou doença ocupacional, cuja ciência inequívoca do fato gerador ocorreu após a entrada em vigor EC 45/2004, atrai a incidência da regra prescricional prevista no art. 7º, XXIX, da CF, ou o regramento do Código Civil Brasileiro?



PROCESSO:

0010066-20.2023.5.03.0068



POSICIONAMENTO CNT:

Favorável à incidência do Código Civil (prazo prescricional de 3 anos).



RELATORIA:

Ministro Lelio Bentes Corrêa.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 204:

- 1) Em caso de acidente de trabalho ou doença ocupacional, quando constatada culpa ou responsabilidade objetiva do empregador, qual o termo final do pagamento da indenização referente às despesas advindas do tratamento de saúde da vítima: até a recuperação total ou de forma vitalícia?
- 2) O ressarcimento de despesas advindas do tratamento de saúde engloba a manutenção do plano de saúde empresarial do empregado? Se sim, o custeio pela empresa deve ser integral ou manter os próprios termos oferecidos antes do acidente, incluindo coparticipação e critérios relativos a dependentes?

**PROCESSO:**

1001121-95.2021.5.02.0465

**POSICIONAMENTO CNT:**

Favorável à indenização até a recuperação total. Contrária à manutenção do plano de saúde. Favorável, se houver reconhecimento excepcional, à manutenção nos mesmos moldes contratuais anteriores.

**RELATORIA:**

Ministro Ives Granda Martins Filho.

**AMICUS CURIAE:**

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 207:

A exigência de apresentação de planilha atualizada e discriminada de cálculos, na interposição do agravo de petição, para fins de processamento do recurso, é matéria constitucional? Se sim, a exigência viola os direitos de acesso à justiça e de ampla defesa, à luz do artigo 5º, XXXV e LV, da CF 1988 ou decorre de pressuposto recursal de admissibilidade estabelecido no artigo 897, § 1º, da CLT?



PROCESSO:

0000761-63.2018.5.05.0025



POSICIONAMENTO CNT:

A exigência viola os direitos ao acesso à justiça e ampla defesa.



RELATORIA:

Ministro Augusto César Leite de Carvalho.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).



TEMA Nº 213:

Diante da tese de repercussão geral (Tema 1.046) fixada pelo STF de que “São constitucionais os acordos e as convenções coletivos que, ao considerarem a adequação setorial negociada, pactuam limitações ou afastamentos de direitos trabalhistas independentemente da explicitação especificada de vantagens compensatórias, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis”; da decisão proferida pelo Tribunal Pleno do STF, nos autos do RE-1476596 de que “o eventual descumprimento de cláusula de norma coletiva não é, de todo modo, fundamento para sua invalidade”; e do disposto no inciso XIV do art. 7º da CF de que é direito dos trabalhadores “jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva”, a prestação habitual de horas extras invalida ou afasta a incidência de norma coletiva que prevê turnos ininterruptos com jornada de 8 horas diárias?



PROCESSOS:

0011153-16.2023.5.03.0034, 0100208-74.2023.5.01.0020, 1000827-45.2024.5.02.0301, 1000363-16.2019.5.02.0036 e 0010298-94.2024.5.03.0036



POSICIONAMENTO CNT:

Não invalida ou afasta.



RELATORIA:

Ministra Dora Maria da Costa.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 214:

A nova redação do art. 2º, §§ 2º e 3º, da CLT, introduzida pela Lei nº 13.467/2017, que ampliou o conceito de grupo econômico, para efeito de responsabilidade solidária, de modo a abranger as hipóteses de coordenação entre as empresas e não apenas de subordinação, aplica-se a todo o período contratual ou apenas àquele laborado após a entrada em vigor da referida lei?



PROCESSOS:

1000135-44.2024.5.02.0431, 0020597-71.2022.5.04.0231 e 0020955-52.2020.5.04.0022



POSICIONAMENTO CNT:

Aplica-se a nova redação do art. 2º, §§ 2º e 3º, da CLT e deve abranger todo o período contratual.



RELATORIA:

Ministro Ives Granda Martins Filho.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 215:

a) O foro competente para o ajuizamento da ação trabalhista pode ser determinado pelo domicílio do empregado, ainda que o empregador não atue em âmbito nacional? b) Caso se reconheça a necessidade de atuação do empregador em âmbito nacional, é imprescindível, concomitantemente, que a contratação ou arregimentação coincida com o local do domicílio do empregado?

**PROCESSO:**

1000646-58.2024.5.02.0361

**POSICIONAMENTO CNT:**

Contrária.

**RELATORIA:**

Ministro Lelio Bentes Corrêa.

**AMICUS CURIAE:**

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 274:

O contrato de trabalho do empregado aposentado por invalidez permanece suspenso após decorridos os prazos legais para realização de avaliação periódica obrigatória? Findos esses prazos, é lícito ao empregador extinguir o vínculo de emprego?



PROCESSO:

0000348-62.2022.5.05.0493



POSICIONAMENTO CNT:

Favorável ao reconhecimento do encerramento do vínculo empregatício após o transcurso dos prazos previstos no art. 101, § 1º, inc. I e II, da Lei nº 8.213/1991.



RELATORIA:

Ministro Alexandre Ramos.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 298:

O maquinista, em razão de prestar serviços a bordo da composição ferroviária durante as viagens, integra a categoria 'b' ou 'c' do artigo 237 da CLT? (Afetação da Súmula nº 446 do TST).

**PROCESSOS:**

0000969-19.2015.5.03.0054, 0001424-43.2011.5.01.0421 e 0100216-57.2020.5.01.0343

**POSICIONAMENTO CNT:**

Enquadramento do maquinista na categoria "C".

**RELATORIA:**

Ministra Delaíde Alves Miranda Arantes.

**AMICUS CURIAE:**

Confederação Nacional do Transporte (CNT).

TEMA Nº 299:

Diante da tese de repercussão geral (Tema 1.046) fixada pelo STF de que “São constitucionais os acordos e as convenções coletivos que, ao considerarem a adequação setorial negociada, pactuam limitações ou afastamentos de direitos trabalhistas independentemente da explicitação especificada de vantagens compensatórias, desde que respeitados os direitos absolutamente indisponíveis”; da decisão proferida pelo Tribunal Pleno do STF nos autos do RE-1.476.596, de que “o eventual descumprimento de cláusula de norma coletiva não é, de todo modo, fundamento para sua invalidade”; e do disposto no inciso XXVI do art. 7º da CF, de que é direito dos trabalhadores o “reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho”, é exigível o requisito imposto por meio de norma coletiva de necessária comunicação pelo trabalhador da sua condição de pré-aposentadoria para que adquira o direito à estabilidade?



PROCESSO:

0011219-98.2021.5.03.0055, 1001518-55.2023.5.02.0055, 0020303-07.2023.5.04.0741, 0000448-22.2024.5.05.0016 e 0000272-82.2021.5.09.0001



POSICIONAMENTO CNT:

Favorável à necessária comunicação.



RELATORIA:

Ministra Dora Maria da Costa.



AMICUS CURIAE:

Confederação Nacional do Transporte (CNT).







SEÇÃO JUDICIÁRIA **DO RIO DE JANEIRO**



PROCESSO 5066600-40.2023.4.02.5101

REGISTRO DE PATENTE

DESCRIÇÃO:

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

TESE DEFENDIDA:

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

PARTES:

Confederação Nacional do Transporte (CNT) x Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI) e LF Multimodalidade em Operações de Logística LTDA.

OBJETO:

Declaração de nulidade do registro patentário.

AJUIZAMENTO:

12/6/2023.

SITUAÇÃO ATUAL:

No dia 21/01/2026, foi expedida intimação para que as partes se manifestem sobre Laudo Pericial juntado pelo perito Rogerio Ferreira da Cunha.

RELATORIA:

Juiz Mauricio Magalhães Lamha.



