



Fundação Educacional do Município de Assis  
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis  
Campus "José Santilli Sobrinho"

**Matheus Diniz Gonçalves**

**MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL  
E  
CARTA FRETE**

Assis  
2012

**Matheus Diniz Gonçalves**

**MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL  
E  
CARTA FRETE**

Trabalho de conclusão de Curso apresentado ao Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis – IMESA e a Fundação Educacional do Município de Assis – FEMA, como requisito do curso de Graduação em Administração.

Orientador: Prof. Marcelo Manfio  
Área de concentração: Estudos Gerenciais

Assis  
2012

### **FICHA CATALOGRÁFICA**

G635 GONÇALVES, Matheus Diniz

Movimentação e Carta Frete / Matheus Diniz Gonçalves. Fundação Educacional do Município de Assis – FEMA – Assis, 2012.

48 p.

Orientador: Marcelo Manfio.

Trabalho de Conclusão de Curso – Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis – IMESA.

1. Estoque 2. Carta Frete

CDD:657.1  
Biblioteca da FEMA

# **MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL**

**E**

## **CARTA FRETE**

**Matheus Diniz Gonçalves**

Trabalho de conclusão de Curso apresentado ao Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis – IMESA e a Fundação Educacional do Município de Assis – FEMA, como requisito do curso de Graduação em Administração, analisado pela seguinte comissão examinadora:

Orientador: Marcelo Manfio

Analisador (1): Jairo da Silva

Assis  
2012

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a todos que sempre estiveram ao meu lado.

## AGRADECIMENTO

Agradeço primeiramente a Deus por ter me dado força para superar as dificuldades encontradas.

Ao meu pai João Batista Gonçalves e a minha mãe Ana Diniz Pereira Gonçalves, que são base da minha e são responsáveis pelo que sou hoje.

A minha namora, que sempre esteve ao meu lado, pelo ânimo que sempre me passou e a quem me espelho pela sua força de vontade.

Não poderia de deixar de falar do meu irmão Andre Luis e aos meus amigos de faculdade com quem sempre pude contar.

Agradeço ao professor Marcelo Manfio por me orientar, agradeço a todos do Posto Alexandria por ceder informações para realização deste trabalho.

## EPÍGRAFE

O único lugar onde o sucesso vem antes do trabalho é no dicionário.

**Albert Einstein**

## RESUMO

O presente trabalho tem o objetivo de demonstrar o funcionamento de uma empresa no ramo de revenda de combustível, analisado a movimentação o controle de seu estoque.

Formas de recebimento e pagamento dando ênfase a Carta Frete e ao seu fim.

Mostrar o processo de marcação do L.M.C (Livro de Movimentação de Combustível)

Como a sazonalidade é um ponto que deve ser muito bem analisada e como ela interfere nas vendas do posto.

Palavra Chave: Combustível, Carta Frete, Estoque.



## ABSTRACT

The present work aims to demonstrate the operation of a company in retail fuel, analyzed the movement control of your stock.

Forms of payment receipt and emphasizing the Charter Shipping and your order.

Show the process of marking the LMC (Paper Handling Fuel)

As seasonality is something that must be thoroughly analyzed and how it affects the sales of the post.

Keyword: Fuel, Charter Freight, Stock

## LISTAS DE SIGLAS

CONAMA - Conselho Nacional do Meio Ambiente.

PRC - Posto Revendedor de Combustíveis.

ANP - Agência Nacional do Petróleo.

L.M.C - Livro de Movimentação de Combustível.

DECC - Documento de Estocagem e Comercialização de Combustíveis.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

ANTT: - Agência Nacional de Transportes Terrestres.

CFR-e - Carta Frete Eletrônica.

TAC - Transportador Autônomo de Carga.

RNTRC - Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas.

CIOT - Código Identificador da Operação de Transporte.

CTF - Controle Total de Frota.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1.</b> Como é o Funcionamento da Carta Frete.....	30
<b>Figura 2.</b> Funcionamento C.T.F.....	38

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1.</b> Vendas Diárias dos Combustíveis.....	19
<b>Gráfico 2.</b> Formas de Recebimento Média em Vendas Mês.....	30
<b>Gráfico 3.</b> Vendas por Mês Diesel Comum.....	40
<b>Gráfico 4.</b> Vendas por Mês Gasolina Aditivada/Etanol/Gasolina Comum.....	41

## SUMÁRIO

1.INTRODUÇÃO.....	13
<b>2.HISTORIA DA DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS no BRASIL EM ORDEM CRONOLÒGICA.....</b>	<b>14</b>
<b>3.APRESENTAÇÃO DA EMPRESA.....</b>	<b>18</b>
3.1 DESCRIÇÃO DA EMPRESA.....	18
3.2 NÍVEIS DE PRODUÇÃO.....	18
3.3 COMPRAS.....	19
<b>4.LOGÍSTICA DA ENTREGA DO COMBUSTÍVEL.....</b>	<b>21</b>
4.1 L.M.C.....	21
4.1.1 FISCALIZAÇÃO.....	22
4.2 PREENCHIMENTO L.M.C.....	22
4.3 MODELO DE L.M.C.....	27
4.4 L.M.C ON-LINE.....	28
<b>5.CARTA FRETE.....</b>	<b>29</b>
5.1 FUNCIONAMENTO DA CARTA FRETE.....	30
5.1.1.GRÁFICO DE VENDAS.....	30
5.2 VANTAGENS DA CARTA FRETE PARA O POSTO REVENDEDOR.....	31
5.3 DESVANTAGENS DA CARTA FRETE PARA O POSTO REVENDEDOR.....	31
<b>6.FIM DA CARTA FRETE.....</b>	<b>32</b>
6.1 RESOLUÇÃO.....	32
6.1.1 PRINCIPAIS MUDANÇAS.....	32
6.1.2 FISCALIZAÇÃO.....	32
6.2 VANTAGENS PARA O GOVERNO COM FIM DA CARTA FRETE.....	33

6.3 VANTAGENS COM FIM DA CARTA FRETE PARA OS CAMINHONEIROS.....	33
6.3.1 EMPRESAS HOMOLOGADAS.....	34
6.4 DESVANTAGENS COM O FIM DA CARTA FRETE PARA TRANSPORTADORA.....	34
6.5 DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS.....	34
6.5.1 RNTRC E PORQUE É NECESSÁRIO.....	34
6.5.2. CIOT.....	35
<b>7. CTF CONTROLE TOTAL DE FROTA.....</b>	<b>36</b>
7.1 FUNCIONAMENTO DO SISTEMA CTF.....	37
<b>8.MERCADO.....</b>	<b>39</b>
8.1 SAZONALIDADE.....	39
<b>9.ESTOQUE.....</b>	<b>42</b>
9.1 POLÍTICAS DE ESTOQUE.....	42
<b>10 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>45</b>
<b>GLOSSÁRIO.....</b>	<b>46</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS.....</b>	<b>47</b>
<b>REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS.....</b>	<b>48</b>

## 1. INTRODUÇÃO.

Que os meios de transportes são indispensáveis na vida de muitos brasileiros e na economia nacional isso não pode ser discutido. Com a existência de um grande mercado, que gira em torno deste assunto, tais como: Logística, Revendas de peças, Mecânicas, Postos revendedores de combustíveis entre outros.

Tendo em vista este amplo mercado de Postos revendedores de combustível, e sua vasta área administrativa, um posto de combustível é uma instalação que vende combustível e lubrificantes para veículos a motor. Os tipos mais comuns de combustível vendidos são gasolina, etanol e/ou diesel.

Entende-se por Posto Revendedor de Combustível, conforme a Resolução CONAMA 273/00 (Conselho Nacional do Meio Ambiente) (anexo1.):

Posto Revendedor de Combustíveis (PRC): a instalação onde se exerce a atividade de revenda varejista de combustíveis líquidos derivados de petróleo, álcool combustível e outros combustíveis automotivos, dispondo de equipamentos e sistemas para armazenamento de combustíveis automotivos e equipamentos medidores.

Segundo ANP (2004), no Brasil existem 13 refinarias, 19 terminais marítimos e 20 terminais terrestres, 100 bases de distribuição, 179 distribuidoras, 25.680 postos revendedores de combustíveis e um consumo de 1.600 mil barris/dia de produtos derivados de petróleo. No ano de 1995, o consumo de álcool, gasolina e diesel no país foi de 33, 38 e 82 milhões de litros/dia, respectivamente.

## **2. CAPITULO I - História da Distribuição de Combustíveis no Brasil em ordem Cronológica.**

### **1912**

Tem início a distribuição sistemática de derivados de petróleo no Brasil, realizada em latas e tambores.

### **1922**

Entrada no mercado brasileiro da Atlantic Refining Company of Brazil, em 07 de julho de 1922.

### **1934**

Entra em funcionamento a Destilaria Rio Grandense S.A. em Uruguaiana, Rio Grande do Sul, que deu origem em 1937 a primeira Refinaria de Petróleo do país.

### **1938**

Criação do Conselho Nacional do Petróleo, pelo Decreto-Lei nº 395, de 29 de abril de 1938, com o objetivo de, dentre outros, regular e fiscalizar as atividades de exploração, refino, importação, distribuição e comercialização de petróleo e seus derivados.

### **1941**

Criação do Sindicato do Comércio Atacadista de Minérios e Combustíveis Minerais do Rio de Janeiro, em 30 de janeiro, que deu origem, em julho de 1964, ao Sindicato Nacional do Comércio Atacadista de Minérios e Combustíveis Minerais, hoje SINDICOM - Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes.

### **1953**

Estabelecido o monopólio da União sobre a lavra, refinação e transporte marítimo do petróleo e seus derivados, sendo criada a Petrobrás para exercê-lo, de acordo com a Lei nº 2004, de 3 de outubro de 1953.



**1975**

É lançado o Programa Nacional do Álcool – (Proálcool), e as Distribuidoras começam a adaptar suas instalações e bombas para o novo combustível.

**1988**

Consagrado o monopólio da União sobre o petróleo e seus derivados, através da Constituição promulgada em 05 de outubro de 1988.

**1990**

Criado o Programa Federal de Desregulamentação. Estabelecendo o critério de preços máximos nos postos revendedores e liberados os preços do querosenes iluminantes e dos lubrificantes automotivos.

Criação do Departamento Nacional de Combustíveis com a extinção do Conselho Nacional do Petróleo.

**1991**

São inaugurados, no Rio de Janeiro e em São Paulo os primeiros postos de abastecimento de veículos leves (taxis) movidos a gás natural.

Nesse mesmo ano os combustíveis aditivados são introduzidos no mercado brasileiro.

**1995**

Os preços dos combustíveis são dê-s-equalizados, com a inclusão dos valores dos fretes de transferência/coleta (Álcool) na formação dos preços.

**1996**

Liberação dos preços, a partir da Refinaria, da gasolina, do álcool hidratado e do querosene de aviação.

**1997**

Aprovada pelo Congresso Nacional a Lei 9478, de 6 de agosto de 1997, que regulamenta a flexibilização do monopólio. Ainda no ano de 1997, foi lançado a gasolina *Premium* no mercado brasileiro.

**1998**

Criação da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Bicomustível (ANP) e consequente extinção do Departamento Nacional de Combustíveis, pelo Decreto nº 2455, de 14 de janeiro de 1998.

**1999**

Autorizada à importação de Óleos Combustíveis e exportação de Petróleo.

**2000**

Autorizada a produção de Gasolina pelas Centrais Petroquímicas. Portaria ANP 116/2000 no qual regulamenta o exercício da atividade de revenda varejista de combustível automotivo.

**2001**

Reforma tributária nos combustíveis (Emenda Constitucional 33 e Lei 10.336/CIDE). Liberação do preço do Óleo Diesel.

**2002**

Fim do período de transição para a liberação do mercado, com a livre formação de preços nas refinarias e liberdade para importação de Gasolina e Óleo Diesel.

**2003**

Redução da alíquota de ICMS no Álcool Hidratado no Estado de São Paulo.

**2004**

Criação do Programa Nacional do Biodiesel.

**2005**

Marco regulatório do Programa Biodiesel com a regulamentação da Lei 11.097/05, que estabelece percentuais mínimos de mistura do novo produto ao diesel.

**2006**

Obrigatoriedade da adoção do corante no álcool anidro, instituída pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Bicomustível – ANP, a fim de inviabilizar a fraude neste combustível.

**2007**

Publicada a Resolução ANP nº 07/2007, que proíbe a venda pelas distribuidoras aos postos de outras bandeiras e restringe a venda entre distribuidoras em até 5%.

**2008**

A partir de 1º de janeiro passa a ser obrigatória a adição de 2% de biodiesel a todo óleo diesel comercializado no Brasil. (Resolução 05/2007 - CNPE), em julho essa obrigatoriedade passou a 3%.

### **3. CAPITULO II - Apresentação da Empresa.**

#### **3.1 Descrições da Empresa.**

Identificação da empresa:

Auto Posto Alexandria Ltda.

Inscrição Estadual: 249.004.118.114

CNPJ: 47608.344/001-41

Rodovia Raposo Tavares, Km 431 - Nova Alexandria

CEP: 19880-000 –Cândido Mota – São Paulo

A empresa Auto Posto Alexandria Ltda. foi fundada em 29 de junho de 1981, ao longo de seus 30 anos de atividade, teve inúmeras transformações.

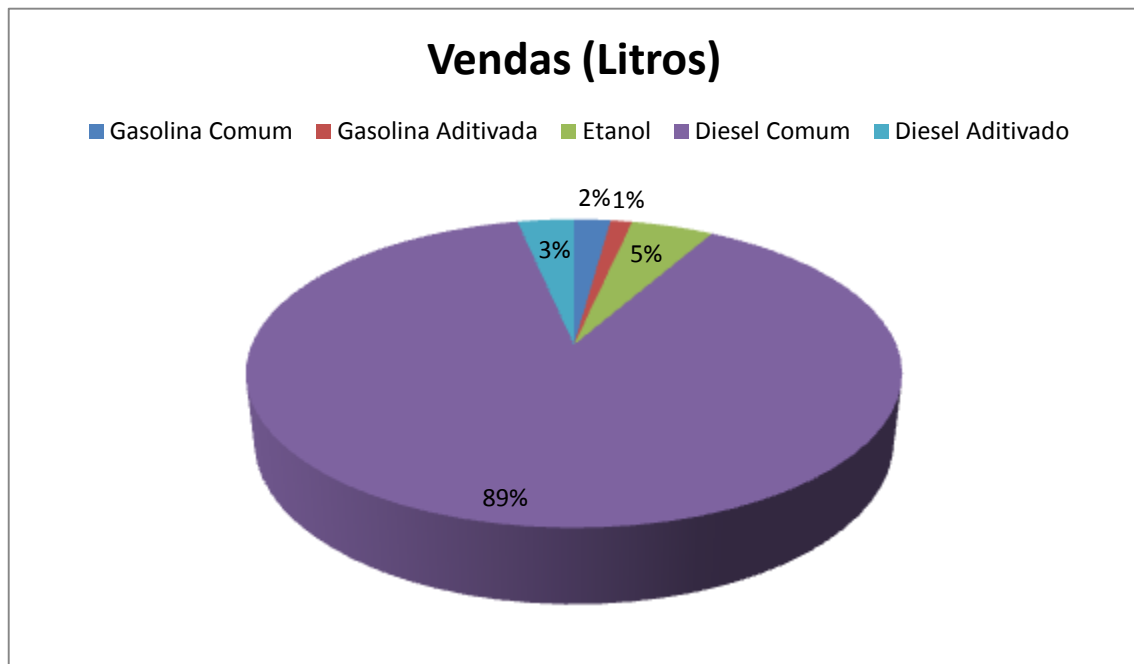
Constitui-se de uma empresa familiar, Localizado a beira da Rodovia Raposo Tavares, onde em seu pátio são encontrados Posto, restaurante, empório, Sest Senat, borracharia e transportadora.

O posto e o restaurante possuem um funcionamento de vinte e quatro horas, sendo divididos em três turnos de 08h00min cada.

A empresa conta hoje, com 100 colaboradores em seu quadro de funcionários.

#### **3.2 Níveis de produção**

O Auto Posto Alexandria atende em média 150 caminhões e 50 carros por dia, perfazendo um total de 70.000 litros de vendagem/dia, tendo em torno 4.000 clientes cadastrados e na ativa 2.000 clientes, sendo seus principais parceiros Bunge, Grupo G10, Grupo Oeste, APCTM, entre Outros.

**Gráfico 1 Vendas Diárias dos Combustíveis**

**Fonte: Auto Posto Alexandria**

O principal produto revendido pelo posto é o óleo diesel comum metropolitano responsável por 89% das vendas. O Diesel tipo metropolitano tem no máximo de 0,05% de enxofre, equivalente a 500 partes por milhão, ele é utilizado nas regiões com as maiores frotas em circulação e condições climáticas adversas.

### **3.3 Compras.**

As compras da empresa são realizadas de acordo com o tipo de produto. Os combustíveis, que representam 98% do total das compras, são solicitados por um dos gerentes de acordo com informações recebidas diariamente das medições dos tanques de combustíveis, realizado por um funcionário, e pelo sistema que mostra o quanto foi vendido no final de cada turno.

Com base nas quantidades de cada produto (gasolina, álcool e óleo diesel), é feita a solicitação de entrega pela Companhia Ipiranga. O pedido é realizado via internet, através da central digital da Cia Ipiranga, que funcionam 24 horas por dia, on-line. O pedido é disponibilizado automaticamente na Base Operacional de Ourinhos-SP ou

São Caetano-SP, onde ocorre uma diferença de valores por se tratarem de produtos diferenciados.

Os demais produtos comercializados pelo posto são adquiridos na medida das suas necessidades de acordo com o volume em estoque, onde são apurados mediante verificação no sistema e contagem manual. Esses produtos (lubrificantes, filtros, aditivos entre outros) possuem um maior prazo de pagamento em relação ao combustível, pois podem ser parcelados.

#### **4. CAPITULO III - Logísticas da entrega do combustível**

A entrega do combustível é um ponto muito discutido dentro da empresa, pois este assunto deve ser analisado, pois envolve vários pontos relacionados a logística, hoje em dia a logística é utilizada estrategicamente para reduzir custos, bem como reduzir o tempo de entrega.

Segundo Francisco Ferraes Neto e Maurício Kuehne Junior

Pode-se definir logística como sendo a junção de quatro atividades básicas: as de aquisição, movimentação, armazenagem e entrega de produtos. Para que essas atividades funcionem, é imperativo que as atividades de planejamento logístico, quer sejam de materiais ou de processos, esteja minimamente relacionadas com as funções de manufatura e marketing.

O termo Logístico, de acordo como Dicionário Aurélio, vem do Francês *logistique* e tem como uma de suas definições “a parte da arte da guerra que trata do planejamento e da realização de: projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção e evacuação de material (para fins operativos ou administrativos)”

A entrega do produto é realizada por uma transportadora terceirizada ou por caminhões do próprio posto com isso reduzindo os custos com a movimentação.

##### **4.1. L.M.C (Livro de Movimentação de Combustíveis)**

Definição de L.M.C segundo a SINCOPELO

O LMC (Livro de Movimentação de Combustíveis) é um livro de registro de entrada e saída de todos os combustíveis comercializados no posto, que serve também para o controle de arrecadação do ICMS. É um documento obrigatório nos postos de combustíveis. Sua escrituração está prevista na Portaria nº 26/92, do antigo Departamento Nacional de Combustíveis (DNC), hoje ANP, e deve ser preenchido diariamente pelo revendedor.

O L.M.C destina-se ao registro diário, pelo posto revendedor de combustíveis líquidos, os estoques, as movimentações de compra e venda de gasolina, óleo diesel e álcool etílico hidratado.

Nos termos da lei da Portaria DNC nº26 (anexo 2.), é permitido ao contribuinte destinar um livro para cada produto.

O posto deve manter em seu estabelecimento o LMC de cada produto dos últimos 06 meses. A diferença entre o estoque físico diário de cada tanque não pode ser superior a 0,6%, ou seja, a diferença da metragem com a venda diária, caso este valor venha a se repetir conseqüentemente, deve-se prestar atenção, pois o tanque de combustível pode estar com vazamento.

#### **4.1.1 Fiscalização**

A fiscalização da ANP não solicita os LMCs originais. Em caso de fiscalização no próprio Posto Revendedor, o agente de fiscalização da ANP analisará os livros originais, e no caso de notificação para apresentação dos livros na ANP, o agente econômico deverá enviar a copia dos LMCs.

Conforme a Portaria DNC N°26°(anexo 2.)

**Art. 4º.** A não apresentação do LMC, ou a sua apresentação, ao DNC, com falta ou irregularidades de escrituração implicará ao PR:

I - Notificação para apresentação, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, do LMC corretamente escriturado;

II - Autuação, no caso de não cumprimento do previsto no inciso anterior, seguida de notificação para que apresente ao DNC, no prazo de 10 (dez) dias úteis, declaração da existência do LMC corretamente escriturado;

III - Interdição, por ato da DIRETORA do DNC, sem prejuízo de outras penalidades cabíveis, dos equipamentos de abastecimento de combustíveis do PR, se não apresentada a declaração no prazo estabelecido ou se apresentada com inveracidade, observado o disposto nas alíneas a seguir:

#### **4.2 Preenchimento L.M.C**

O L.M.C tem termo de abertura e de fechamento contendo a seguintes informações.

A - Termo de Abertura

- Número de Ordem;
- Nome do Estabelecimento;



- Endereço do Estabelecimento;
- CNPJ;
- Inscrição Estadual;
- Inscrição Municipal (ISS);
- Distribuidora a qual espera;
- Capacidade nominal de armazenamento;
- Data de Abertura;
- Assinatura do representante legal da empresa;

#### B - Termo de Fechamento

- Número de Ordem;
- Último lançamento efetuado;
- Nome do Estabelecimento;
- Endereço do Estabelecimento;
- CNPJ;
- Inscrição Estadual;
- Inscrição Municipal (ISS);
- Distribuidora a qual espera;
- Capacidade nominal de armazenamento;
- Data de Fechamento;
- Assinatura do representante legal da empresa;

O L.M.C deve seguir uma numeração sequencial, emissão de relatório diário e consolidação mensal na forma de livro, dos relatórios para fins de arquivo, com termos de abertura e fechamento citados acima.

O preenchimento dos campos do L.M.C é feito da seguinte forma:

1. Produto a que se refere à folha;
2. Data;
3. Estoque de abertura dos tanques no dia, cuja medição deverá ser realizada por um único método;

3.1 Estoques de abertura (somatória dos volumes tanques do produto a que se refere(m) a(s) folha(s));

OBS: A numeração dos tanques no LMC será efetuada pelo Posto Revendedor.

4. Números e datas das Notas Fiscais ao reconhecimentos do dia;

4.1. Número do tanque em que é descarregado o produto;

4.2. Volume a que se refere a Nota fiscal;

4.3. Somatória dos volumes recebidos no dia;

4.4. Resultado da soma de 3.1 mais 4.3;

5. Informação sobre as vendas do produto;

5.1. Número do tanque do produto vendido;

5.2. Volume registrado no encerramento de fechamento do dia (desprezar os demais quando o volume for expresso em litros);

5.3. Volume registrado no encerramento do fechamento do dia (desprezar os decimais quando o volume for expresso em litros);

5.4. Abertura do Bico;

5.5. Aferições realizadas no dia;

5.6. Resultado da subtração (5.3 menos 5.4 menos 5.5);

5.7. Somatória das vendas no dia;

6. Estoque Escritural (4.4 menos 5.7);
7. Estoque de fechamento;
8. Resultado de (7 menos 6);
9. Volumes apurados nas medições fiscais de cada tanque;
  - 9.1. Somatórias dos valores dos fechamentos físicos dos tanques;
10. Destinado ao valor das vendas;
  - 10.1. Anotar o resultado do total de vendas no dia, apurado no campo 5.7 vezes o preço do produto marcado na bomba;
  - 10.2. Valor acumulado das vendas no mês;
11. Campo destinado ao revendedor;
12. Campo destinado a fiscalização;
13. Nesse campo deverão ser informados;
  - a) O numero de tanques com suas respectivas capacidades nominais e o numero de bicos existentes, quando da escrituração da primeira e ultima página relativa a cada combustível.
  - b) Instalação ou retirada de tanques e bicos.
  - c) Troca ou modificação de encerrantes, com anotação do volume registrado no encerramento substituído.
  - d) Modificação do método de medição dos tanques.
  - e) Transferência de produto entre tanque do mesmo posto revendedor, sem passar pela bomba revendedora.

f) Variação superiores a 0,6% (seis décimo por cento) do estoque físico, com justificativa para fins de análise e avaliação da Secretaria do Estado de Economia e Finanças, através da repartição fiscal da jurisdição do contribuinte.

## 4.3 Modelo de LMC.

LIVRO DE MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS (LMC)							fl. nº.
1) Produto:					2) Data: / /		
3) Estoque de Abertura (Medição no início do dia)							
TQ)	TQ)	TQ)	TQ)	TQ)	TQ)	3.1) Estoque Abertura	
4) Volume Recebido no dia (em litros)					4.1) N° TQ. Descarga	4.2) Volume Recebido	
Nota Fiscal nº			de / /				
Nota Fiscal nº			de / /				
Nota Fiscal nº			de / /				
					4.3) Total Recebido		
5) Volume Vendido no dia (em litros)					4.4) Vol. Disponível (3.1 + 4.3)		
5.1) TQ.	5.2) Bico	5.3) + Fechamento	5.4) - Abertura		5.5) - Aferições	5.6) = Vendas Bico	
10) Valor das Vendas (Cr\$)				5.7) Vendas no dia			
10.1) Valor de vendas do dia (5.7 x PREÇO BOMBA)				6) Estoque Escritural (4.4 - 5.7)			
10.2) Valor Acumulado mês				7) Estoque de Fechamento (9.1)			
11) Para uso do Revendedor				8) - Perdas + Ganhos (*)			
13) Observações				12) Destinado à fiscalização			
				DNC			
				OUTROS ÓRGÃOS FISCAIS			
Conciliação dos Estoques							
	TQ)	TQ)	TQ)	TQ)	TQ)	TQ)	TOTAL
9) Fechamento físico							9.1)
(*) ATENÇÃO - SE O RESULT. FOR NEGATIVO, PODE ESTAR HAVENDO VAZAM. DE PRODUTO PARA O MEIO AMBIENTE							

Font

e: [http://www.fazenda.gov.br/confaz/confaz/ajustes/Modelo\\_Fiscal/Ajuste%2001-92/Livro\\_Movimentacao\\_Combustiveis.htm](http://www.fazenda.gov.br/confaz/confaz/ajustes/Modelo_Fiscal/Ajuste%2001-92/Livro_Movimentacao_Combustiveis.htm)

#### 4.4 LMC On-Line

O L.M.C é um documento muito fácil de ser alterado pensando nisso a ANP está discutindo a criação do DECC (Documento de Estocagem e Comercialização de Combustíveis) que irá substituir o atual LMC (Livro de Movimentação de Combustíveis).A agência está ouvindo sugestões para aperfeiçoar alguns pontos.

É necessário discutir prazos de adequação, formas de envio, e negociar com às Secretarias de Fazenda estaduais, isto é o LMC atual serve também como livro contábil em alguns Estados e não é intenção da Agência obrigar os postos a preencher diariamente dois registros de movimentação de combustíveis.

Com o DECC, a ANP espera construir um valioso banco com os dados de comercialização dos postos. Fazendo um cruzamento de informações, para coibir fraudes.

O objetivo da Agência, e ter os preços de bomba dos postos, e também os valores de aquisição. O que faria fazer valer, de fato, a obrigação que hoje existe apenas no papel o de que o posto apresentar ao pesquisador o preço de sua nota de aquisição, o que nem sempre é cumprido, normalmente por pressão da distribuidora, que ofereceu um preço melhor, mas não quer que os demais agentes da rede tenham conhecimento.

Em um futuro próximo, com esse sistema permitiria eliminar a necessidade de contratação de uma empresa pela ANP para realizar a pesquisa de preços, o que representaria uma economia de R\$ 7 milhões por ano para a Agência. Para os revendedores, seria o fim dos problemas com pesquisadores que não passam no posto e inventam preços. Com isso, a pesquisa poderá voltar a ser um importante instrumento, já que o mercado sabe que o levantamento apresenta vários erros que comprometem sua credibilidade.

## 5. CAPITULO IV - Carta frete

A Carta Frete é um documento emitido pela transportadora ao caminhoneiro como forma de adiantamento pelo frete. Ao receber a mesma o caminhoneiro tem que procurar um posto que aceite trocar a Carta Frete da transportadora que o emitiu.

O posto de combustível só troca a Carta Frete da transportadora que estiver credenciada junto a uma associação.

A Carta Frete é somente trocada se o caminhoneiro gastar determinado percentual do respectivo valor no posto. A diferença entre valor da Carta Frete e o valor gasto no posto, o caminhoneiro recebe em dinheiro ou em cheque pré-datado que ele vai poder trocar futuramente.

Quanto menor o percentual gasto pelo caminhoneiro no posto, maior a parcela da Carta Frete que o posto vai repor com recursos próprios. Para cobrir estes custos financeiros é comum os postos tratarem a venda de diesel na mesma como sendo uma venda a prazo e, portanto, praticarem preço superior nesta modalidade.

Os postos de combustíveis efetuam a troca das cartas-frete diretamente com as transportadoras ou associações, o que os obriga a manter dinheiro em caixa para financiar as operações até o recebimento das transportadoras.

Ao efetuar a troca da carta-frete diretamente com a transportadora, o posto incorre em custos operacionais para efetuar a cobrança junto à mesma e aumenta sua exposição ao risco, pois a transportadora pode demorar a pagar ou simplesmente não pagar.

## 5.1 Funcionamento da Carta Frete

Figura 1: Como é o Funcionamento da Carta

■ No meio do caminho há cobrança de ágio e exigência de consumo mínimo para desconto do "documento"



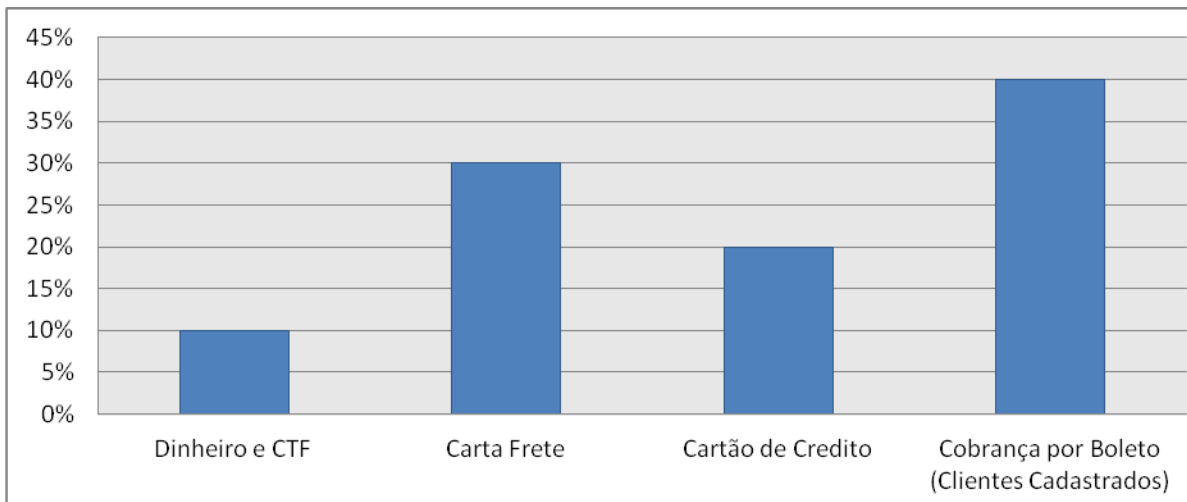
### Frete

FONTE: [www.pmgee.blogspot.com](http://www.pmgee.blogspot.com)

#### 5.1.1 Gráfico de vendas

O Gráfico 2 demonstra em porcentagem o quanto a Carta Frete reflete em arrecadação no mês.

Gráfico 2 Formas de recebimento Média em Vendas Mês



FONTE: Auto Posto Alexandria

A Carta frete, no caso do Auto Posto Alexandria representa 30% de todo o seu movimento mensal.



## **5.2 Vantagens da Carta Frete para o Posto Revendedor**

As principais vantagens para posto revendedor de combustível é a obrigação do caminhoneiro ter que abastecer no posto credenciado que troque da Carta Frete.

O valor do Diesel sempre é maior em torno 2% a 3%, devido se tratar de um produto a prazo, Se utiliza também o valor da Carta Frete para a troca de filtro e óleo de motor e entre outros gastos como alimentação.

## **5.3 Desvantagens da Carta Frete para o Posto Revendedor**

Uma das principais desvantagens da utilização da Carta Frete para o posto revendedor de combustível é o erro cometido pelos seus funcionários na hora do cálculo para o pagamento do adiantamento do frete, e o saldo final.

O cálculo do frete engloba, por exemplo, o peso da carga, o valor do frete entre outros.

Outra grande desvantagem da Carta Frete é o não pagamento do valor pela transportadora, por este motivo que muitos postos somente aceitam Cartas Fretes de transportadoras credenciadas a associações.

## **6. CAPITULO V - Fim da Carta Frete.**

A Carta Frete é utilizada a mais de 50 anos, é um dos meios mais comuns de pagamentos de caminhoneiros. A carta frete faz com que grande parte deste mercado de cargas circule informalmente.

Segundo IBGE (2010), a movimentação de frete no Brasil gira em torno de 16 bilhões de reais por ano e acordo com dados da ANTT, aproximadamente 84% dos transportadores de cargas no Brasil são motoristas autônomos.

### **6.1 Resolução.**

O Governo através de uma alteração na Lei 11.442/2007, art. 5º- Que foi regulamentada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT através da Resolução nº 3.658/11, DE 19 DE ABRIL DE 2011 (anexo 3):

Regulamenta o art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que “dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980”.

Desta forma fica proibido o pagamento por Carta Frete.

#### **6.1.1 Principais Mudanças.**

O cálculo do frete continuará da mesma forma. A diferença que o valor será pago por meio da Carta Frete Eletrônica – (CFR-e) que será diretamente depositado na conta corrente do Transportador Autônomo de Carga - TAC (proprietário do veículo) ou creditar o valor em um cartão, de bandeira de uma Operadora credenciada pela ANTT (Agencia Nacional de Transportes Terrestres).

#### **6.1.2 Fiscalização.**

Conforme o capítulo IV da Resolução N°3.658/11º Art. 29 (anexo 3.):

Art. 29. O descumprimento do estabelecido nesta Resolução sujeitará o infrator às penalidades previstas no art. 21 da Lei nº 11.442, de 2007, cuja aplicação obedecerá às seguintes disposições:

I - o contratante ou subcontratante do serviço de transporte rodoviário de cargas que: a) desviar, por qualquer meio, o pagamento do frete em proveito próprio ou de terceiro diverso do contratado: multa de cem por cento do valor do frete, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

Com a nova Lei a Carta Frete é crime para quem paga e quem recebe por meio dela, conforme o artigo 292 do Código Penal.

Art. 292 - Emitir, sem permissão legal, nota, bilhete, ficha, vale ou título que contenha promessa de pagamento em dinheiro ao portador ou a que falte indicação do nome da pessoa a quem deva ser pago:

## **6.2 Vantagens para o governo com fim da Carta Frete**

Por se tratar de um documento informal, a Carta Frete não pode ser incluída na declaração de ajuste anual de impostos de renda. O IBGE averigua que dos 60 bilhões movimentados pelo mercado de frete rodoviário, apenas 16 bilhões são declarados à Receita Federal.

A maioria dos motoristas também não declara tudo o que ganha para o imposto de renda e, no novo sistema, será obrigado a declarar, e contribuir com INSS e a contribuição Sindical (SEST/SENAT), o empregador passará a recolher na fonte o imposto de renda.

## **6.3 Vantagens com o fim da Carta Frete para os caminhoneiros**

Com fim da Carta Frete os caminhoneiros poderão escolher qual posto revendedor, abastecer, no qual qualquer posto que tenha uma das operadoras dos cartões do meio eletrônico.

Eles também poderão fazer financiamentos em seu nome, pois poderão demonstrar suas receitas, até então a carta frete não era considerado um documento por muitos.

Trata-se de um meio mais seguro, pois evita que muitos caminhoneiros andem com dinheiro em espécie, além de ser mais prático. O cartão poderá pagar o pedágio, abastecer o veículo, realizar saques, pagar refeições, efetuar compras em

supermercados, farmácias, borracharias, ou seja, em estabelecimentos comerciais, e é aceito em todo país.

### **6.3.1 Empresas Homologadas**

As empresas homologadas pela ANTT para o pagamento do frete eletrônico são; Banco Bradesco S.A, Fastcredi Ltda. e Caruana S/A, Repom S/A; Road Card Soluções Integradas em Meios de Pagamentos S/A; GPS Logística e Gerenciamento de Riscos S/A; DBTrans S/A; Policard Systems e Serviços S/A e Ticket Serviços S/A como administradoras.

### **6.4 Desvantagens com o fim da carta frete para transportadora**

As principais desvantagens para as transportadoras será a contratação de uma operadora, o que fará ter um custo operacional.

Outra grande desvantagem é quando o motorista sai em viagem, recebe 70% do frete adiantado em forma de Carta Frete. A mesma é trocada num posto de combustível, e só depois de 12 a 20 dias o posto vai cobrar da transportadora. Os outros 30% o autônomo só vai receber com a entrega da carga. Com isso a transportadora já conseguiu receber do embarcador, assim praticamente não tendo custo com a contratação do caminhoneiro.

### **6.5 Documentos Obrigatórios**

Estes documentos são obrigatórios tanto para o TAC (Transportadores Autônomos de Cargas) e para Transportadoras.

#### **6.5.1 RNTRC e por que é necessário**

O Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) é o registro profissional do caminhoneiro junto à ANTT. Sem ele não será possível trabalhar, pois esse registro é obrigatório no contrato de transporte entre a empresa e o caminhoneiro, sendo válido por 05 (cinco) anos, entretanto, uma série de irregularidades pode causar sua suspensão.

### **6.5.2 CIOT**

Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), fornecido pela ANTT à empresa contratante (toda viagem e necessário esse código).

## **7. CAPITULO VI - CTF Controle Total de Frota**

De acordo com a disposição via internet ([www.ctf.com.br](http://www.ctf.com.br), site oficial da empresa CTF) os próximos parágrafos são referentes a este assunto.

A CTF tem suas atividades voltadas para a gestão de frotas de veículos, tratores, máquinas, equipamentos e embarcações, quanto ao controle automático do consumo de combustíveis. O Sistema CTF está em operação desde 1998 nas duas maiores bandeiras nacionais de distribuição de combustível – BR-Petrobras Distribuidora e Ipiranga.

Junto com dois dos maiores bancos privados do País – Bradesco e Itaú –. Essas destacadas parcerias atestam o valor de sua contribuição para a modernização dos controles gerenciais de seus clientes, especialmente quanto ao abastecimento de combustíveis.

A CTF é uma facilidade adicional às frotas que necessitam identificar seus motoristas. Sendo o controle de motorista CTF, chave que contém um chip com a gravação do código, pessoal e intransferível, do condutor do veículo.

No momento do abastecimento em um posto CTF, tem que deixar a chave com o chip no contato para que a UVE (Unidade do Veículo) leia as informações ali contidas e, então, autorize a operação. Nesse momento, o Sistema CTF decodifica os dados do chip associando-os aos demais processados pela UVE. A junção desses dados nos relatórios diários, disponibilizados no site do Sistema CTF, permite a análise precisa do desempenho do condutor, inclusive com a visualização de sua área de operação, como também o conhecimento sobre o horário de ocorrências relevantes como, por exemplo, a atribuição de responsabilidades por multas. É mais uma facilidade para aperfeiçoar a gestão frota.

A inteligência do sistema permite que, pelo processamento dos dados colhidos, de forma automática, no abastecimento de combustíveis, sejam gerados relatórios gerenciais e de cobrança. O conjunto de controles oferecidos pelo sistema proporciona economia de até 25% nos gastos com combustíveis, com reflexos positivos no capital de giro, além de garantir, de forma única no mercado, que os recursos a eles destinados são efetivamente neles aplicados. A CTF Technologies.

## 7.1. Funcionamento do Sistema CTF.

- O veículo se dirige a um posto CTF.
- Quando o bico da mangueira é inserido na boca do tanque de combustível do veículo, as antenas se aproximam.
- A UVE transmite os dados do veículo e odômetro atual para o RFC, que verifica se o veículo está autorizado a abastecer.

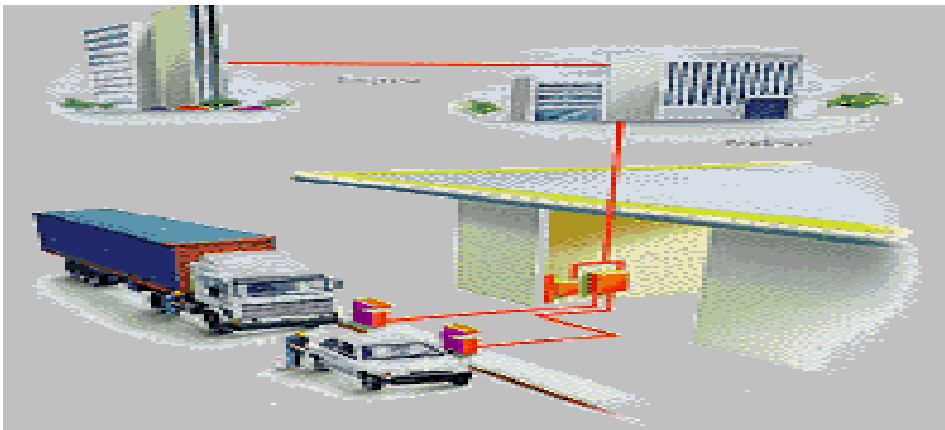
**UVE** Dispositivo instalado nos veículo. A UVE armazena os dados como nome da empresa, placa, número de frota, rede de abastecimento, combustível e ainda capita a quilometragem do veículo.

**RFC** Dispositivo instalado no posto da rede CTF. O RFC controla todas as saídas de combustíveis nas bombas automatizadas, através de uma antena instalada nos bicos das mangueiras.

- Na operação on-line, o RFC encaminha à Central CTF a identificação do veículo/motorista onde o autorizador On-Line verifica os limites e libera ou não o RFC para abastecer.
- Somente depois da autorização do RFC é que a bomba é ligada e o abastecimento é liberado. Todo este processo leva menos de 15 segundos.
- Se o bico da mangueira é afastado da boca do tanque durante o abastecimento, o mesmo é interrompido imediatamente, evitando qualquer desvio de combustível.
- As diversas etapas e informações da operação, autorização, abastecimento, finalização e agendamento podem ser acompanhadas em tempo real pela Internet no site da CTF.
- Concluído o abastecimento, é só seguir viagem, sem a necessidade de assinar nota fiscal ou comprovante.
- Na operação on-line, além da UVE, o sistema CTF permite, em operações especiais, capturar a identificação do usuário no TAG fixado na parte interna do para-brisas do veículo ou no cartão inteligente apresentado pelo motorista.

- Em seguida o frentista transfere para o RFC a identificação do usuário pela antena do bico de abastecimento CTF.
- Autorizada a operação o frentista abastece normalmente.
- Concluída a operação é só seguir viagem.
- Durante a madrugada, os abastecimentos do dia anterior em todos os postos são transmitidos pelos RFCs para a central CTF que realiza o processamento.

**Figura 2:** Funcionamento do CTF



Fonte: [www.ctf.com.br/](http://www.ctf.com.br/)



## 8 CAPITULO VII - Mercado

Segundo Philip Kotler o mercado é um grupo de consumidores que compartilham de uma mesma necessidade.

Philip Kotler (1998 p. 38) **“Um mercado consiste de todos os consumidores potenciais que compartilham de uma necessidade ou desejo específico, dispostos e habilitados para fazer uma troca que satisfaça essa necessidade”**.

Um estudo de mercado realizado pela Rede Globo de Televisão, TV Bahia de (Março de 2005):

O número de postos de combustíveis no país, principalmente nos últimos cinco anos, triplicou. E o mercado, que antes parecia estagnado, vive hoje um momento excepcional: movimenta, por ano, mais de R\$ 100 bilhões e emprega cerca de 330 mil pessoas. E isso, sem contar o fato de que, em 2004, de acordo com números levantados pelo Sindicom (Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e Lubrificantes), o volume de vendas de combustíveis no Brasil ficou bem acima do crescimento da economia:

Gasolina - 8,5% (23,3 bilhões de litros);  
Álcool hidratado – 36,7% (4,4 bilhões de litros);  
Óleo diesel – 9,2% (39,1 bilhões de litros);

Sabendo do vasto número de postos de gasolina no Brasil, e tendo como informação a reportagem citada, o dígito de litros movimentados pelos postos revendedores e de grande expressão.

### 8.1 Sazonalidade

As vendas de muitos comerciantes exibem forte sazonalidade, com picos de vendas, como no caso específico do posto, a venda de diesel tem seu auge na safra de grãos e de gasolina e etanol em épocas de feriados prolongados.

Para Philip Kotler (1996, p. 231),

Ao relacionar os componentes da análise de vendas passadas, essencial à previsão de vendas, esclarece: “O terceiro componente, sazonalidade (S), refere-se a um padrão consistente de movimentação de vendas durante o

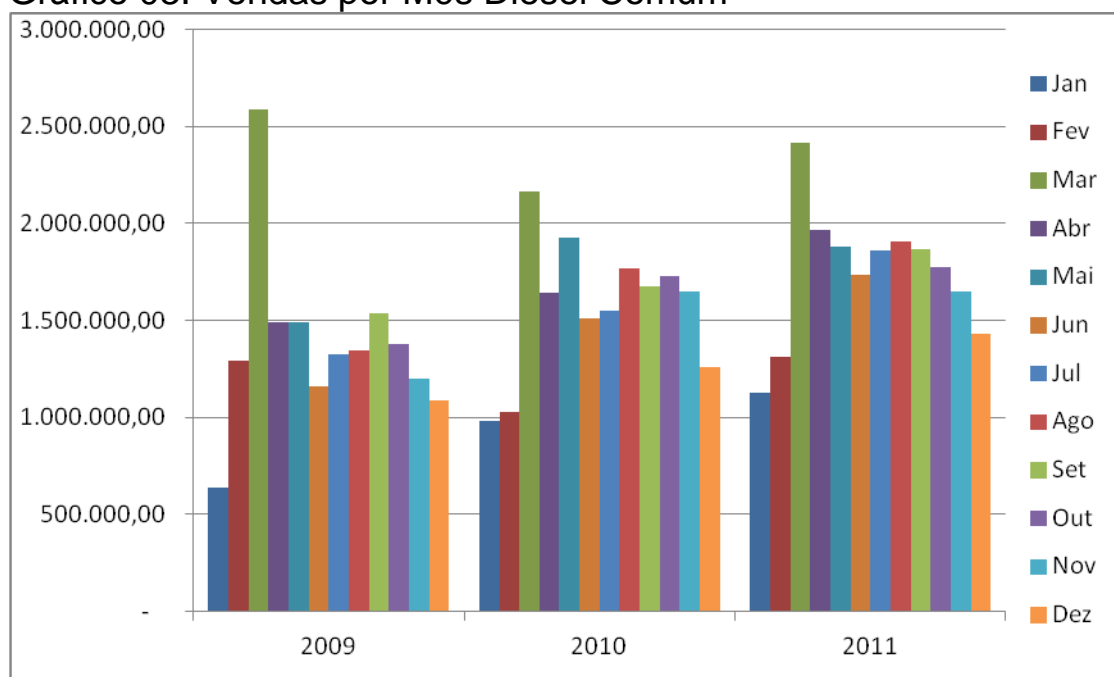
ano. O termo sazonalidade descreve amplamente qualquer padrão de vendas horário, diário, semanal, mensal ou trimestral. O componente sazonal pode estar relacionado a fatores climáticos, feriados e hábitos de comércio”. Os demais componentes são tendência (T), resultante de mudanças nos hábitos de consumo; ciclo (C), isto é, oscilações de vendas influenciadas por fatores econômicos e, por último, eventos ocasionais (E), decorrentes de aspectos político-sociais e catástrofes, aí incluídos greves, incêndios, inundações, guerras.

De acordo Gilson Grazziotin (2007, p. 147)

A sobra do que é sazonal dá feedback para as próximas compras de sequencias ou da nova estação, oportunizando revisão de faixas de preços, quantidades, embarques, pagamentos, etc.

A sazonalidade é um ingrediente sempre presente na área de compra e venda. A convivência adequada e inteligente com ela pode gerar bons lucros.

Gráfico 03. Vendas por Mês Diesel Comum



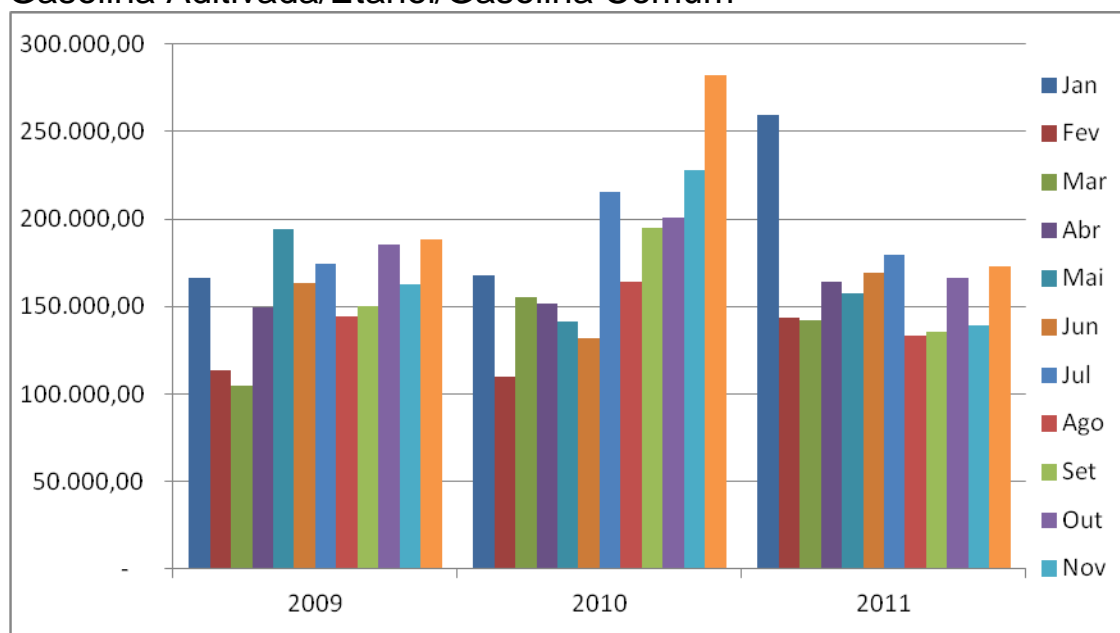
FONT

E: Auto Posto Alexandria

O efeito sazonal pode ser bem analisado observando o mês de março onde em relação aos outros meses houve um aumento na media de vendas de ate 20%.

Este aumento decorre a fato da safra de grãos, e outro grande motivo e que o posto se encontra em um anel de ligação do estado do Mato Grosso do Sul com o com o Porto de Santos.

**Gráfico 04: Vendas por Mês  
Gasolina Aditivada/Etanol/Gasolina Comum**



FONTE : Auto Posto Alexandria

Analisando o Gráfico 04 que demonstra a soma dos litros vendidos de Gasolina Comum, Etanol, Gasolina Aditivada, pode se verificar como um feriado prolongado afeta diretamente na venda dos combustíveis.

As vendas realizadas no mês de Dezembro de 2010 e Janeiro de 2011 foram históricas para o Posto Alexandria, devido ao feriado do Natal. No qual foram nos dias 24,25 e 26 de Dezembro de 2010, sexta, sábado e domingo respectivamente e no Ano Novo que foi no dia 31 de Dezembro de 2010 e nos dias 1 e 2 de Janeiro de 2011, sendo uma sexta, sábado e domingo respectivamente.

## 9. CAPITULO VIII - Estoque

Toda empresa deve manter um quantidade de material armazenado.

O estoque é qualquer quantidade de material que seja armazenada, para uso futuro, por algum intervalo de tempo, de modo a permitir o atendimento regular das necessidades dos consumidores.

De acordo com MARK DAVIS (1999, p.469)

Estoque é definido como sendo a quantificação de qualquer item ou recurso usado em uma organização. Um sistema de estoque é o conjunto de políticas e controles que monitora os níveis de estoque e determina (a) quais níveis deveriam ser mantidos, (b) quando o estoque deveria ser repostado, e (c) o tamanho dos pedidos.

Segundo Nigel Slack (1997, p.381) a definição de estoque é:

Estoque é definido como acumulação armazenada de recursos materiais em um sistema de transformação. Algumas vezes, estoque também é usado para descrever qualquer recurso armazenado. Assim um banco teria um estoque de pessoal um estoque de caixa eletrônico mesmo um estoque de agência de varejo. Todavia apesar desses recursos de transformação serem tecnicamente considerados estoque, porque não são obtidos sempre que um consumidor faz uma solicitação ao banco, eles não são o que normalmente se quer dizer com o termo estoque.

Normalmente, usamos o termo para nos referirmos a recursos a recursos de entrada transformados. Assim uma empresa de manufatura manterá estoques de materiais, um escritório de acessória tributária manterá estoques de informações e um parque temático manterá um estoque de consumidores,

### 9.1 Políticas de Estoque

O posto Alexandria é composto 11 tanques subterrâneos sendo estes divididos da seguinte forma:

- 04 tanques de 30mil/Litros cada, onde é armazenado óleo diesel comum.
- 01 Tanque de 15mil/Litros onde é armazenado diesel aditivado que no momento esta sendo trocado pelo um novo tipo de óleo diesel S50(anexo 4.).

- 03 Tanques de 15mil/Litros, onde se recebe o diesel comum centrifugado (anexo 4.).
- 01 Tanque de 15mil/Litros para gasolina comum
- 01 Tanque de 20mil/Litros para etanol
- 01 Tanque de 10mil/Litros para gasolina aditivada

As decisões tomadas em relação ao estoque devem ser muito bem definidas.

Segundo o autor Dias, Marco Aurélio diz que:

A administração central das empresas devera determinar ao departamento de controle de estoque o programa de objetivos a serem atingidos, isto é, estabelecer certos padrões que sirvam de guia aos programadores e controladores, e também de critérios para medir a performance do departamento

Estes padrões são:

- Metas de empresas quanto a tempo de entrega dos produtos ao clientes;
- Definição do número de depósitos e de almoxarifados e da lista de materiais a serem estocados nele;
- Até que níveis deverão flutuar os estoque para atender uma alta ou baixa das vendas ou uma alteração de consumo;
- Até que ponto será permitida a especulação com estoque, fazendo compra antecipada com preços mais baixos ou comprando uma quantidade maior para obter desconto;
- Definição da rotatividade dos estoque.

As definições são muito importantes ao bom funcionamento da administração de estoque porque delas é que vai ser medido o capital investido em estoque.

No caso específico do posto um estoque mínimo deve ser mantido para eventuais contratempos como o atraso na entrega ou algum pico inesperado de vendas.

O Autor Dias , Marco Aurelio , diz que o estoque mínimo:

E também uma das mais importantes informações para a administração do estoque. esta importância está ligada diretamente ao grau de imobilização financeira da empresa. O estoque mínimo ou também chamado de estoque de segurança é a quantidade mínima que deve existir em estoque, que se destina a cobrir eventuais atrasos no suprimento, objetivando a garantia do funcionamento ininterrupto e eficiente do processo produtivo, sem o risco de faltas

Para Martin & Laugeni (1999, p. 26) os motivos para armazenamento são:

- a) Para permitir o sistema PEPS (primeiro entrar, primeiro a sair);
- b) Para manter a qualidade dos materiais, cuidando para que a estocagem não altere suas características;
- c) Para manter identificação clara dos materiais;
- d) Para manter controle sobre a quantidade estocada;
- e) Para promover a racionalização dos materiais, identificando materiais sem movimentação, materiais idênticos estocados sob diferentes denominações, materiais inservíveis, materiais estocados em excesso com relação a necessidades;
- f) Para diminuir constantemente o espaço alocado à estocagem de materiais;
- g) Para diminuir os custos relacionados à estocagem;
- h) Para manter um sistema de informação rápido e eficaz para os clientes dos materiais.

## 10. CAPITULO IX - CONSIDERAÇÕES FINAIS

As empresas no ramo de combustíveis devem ter um excelente planejamento que pode se verificar o quanto a logística e o estoque, é importante para as atividades da empresa, pois erros na tomadas de decisões podem acarretar prejuízos.

Diante das analise feitas e dos dados apresentados e das ações tomadas, a empresa apresenta estabilidade, devido a sua historia e ao "*Feeling*" de seus administradores.

Já não é suficiente ter um produto de qualidade e de bom preço. Pois isto já é esperado.

Ter um alinhamento administrativo, comercial e financeiro é de suma importância, pois sem estes requisitos nenhuma empresa terá sucesso.

Em um mercado que cada vez se mostra mais concorrido, a utilização de novas tecnologias, tais como software e equipamentos, se mostra um grande diferencial, mas nada superando o atendimento aos seus clientes.

## GLOSSÁRIO

L.M.C - Livro de Movimentação de Combustível é o livro que registra diariamente a entrada e saída das vendas de combustíveis.

ANP - Agência Nacional do Petróleo é agência que fiscaliza e regulamenta a distribuição de combustível pelo país.

PRC - Posto Revendedor de Combustíveis é o posto de combustível.

Carta Frete – Documento emitido pela transportadora ao caminhoneiro, para despesas em sua viagem.

ANTT: - Agência Nacional de Transportes Terrestres é agência que fiscaliza e regulamenta os fretes pelo país.

CTF - Controle Total de Frota é um serviço para o controle de cargas.



## Referências Bibliográficas

GRAZZIOTIN, GILSON, **Arte do Varejo ,Ao Pulo do Gato está na Compra.5ºed. ,** São Paulo, SENAC, 2007.

KOTLER,PHILIP,.**Administração de Marketing: Análise ,Planejamento, implementação e controle.5 ºed.** São Paulo,Atlas 1998.

KOTLER,PHILIP,.**Marketing.1 ºed.** São Paulo,Atlas 1996.

MARTINS, PETRONIO GARCIA & LAUGENI, FERNADO PIERO. **Administração da Produção.** São Paulo: Saraiva, 1999.

MARK DAVIS,RICHARD B. CHASE,NICHOLAS J. AQUILANO NOVAES, **Fundamentos da Administração da Produção.** 3ºed. Porto Alegre Artmed 1999.

SLACK,NIGEL **Administração de Produção.1ºed.** São Paulo Atlas 1996.

## Referências Eletrônicas

Disponível em: <http://www.jornaldotransportador.com.br>. Acesso: em 6 Abri 2012.

Disponível em: <http://www.brasileconomico.com.br/noticias/nprint/84962.html>. Acesso: em 7 Mar 2012.

Disponível em: <http://www.rodofrete.com.br/cartafrete.php>. Acesso: em 03 Mar 2012.

Disponível em: <http://www.guiadotrc.com.br/noticias/not.asp?id=18255>. Acesso: em 25 Fev 2012.

Disponível em: <http://revistaocarreteiro.com.br/modules/revista.php?recid=223>. Acesso: em 19 Fev 2012

Disponível em: <http://www.sindicom.com.br/pub>. Acesso: em 25 Jan 2012.

Disponível em: <http://ibahia.globo.com/tvbahia/comercial/pdf/posto.pdf>. Acesso: em 14 Jan 2012.

Disponível em: <http://www.rodofrete.com.br/cartafrete.php>. Acesso: em 14 Set 2011.

Disponível em: <http://www.sincopetro.org.br/conteudo.asp?xmenu=96>. Acesso: em 20 Set 2011.

# **ANEXOS**

**Anexo 1.** Resolução CONAMA

**Anexo 2.** PORTARIA DNC

**Anexo 3.** RESOLUÇÃO Nº 3.658/11

**Anexo 4** .DIESEL S50 E DIESEL CENTRIFUGADO

## **Anexo 1.**

### **Resolução CONAMA nº 273, de 29 de novembro de 2000**

O Conselho Nacional do Meio Ambiente -CONAMA, no uso das competências que lhe foram conferidas pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, regulamentada pelo Decreto nº99.274, de 6 de julho de 1990, e tendo em vista o disposto na Resolução CONAMA nº 273, de 29 de novembro de 2000 e em seu Regimento Interno, e considerando que toda instalação e sistemas de armazenamento de derivados de petróleo e outros combustíveis, configuram-se como empreendimentos potencialmente ou parcialmente poluidores e geradores de acidentes ambientais;

- considerando que os vazamentos de derivados de petróleo e outros combustíveis podem causar contaminação de corpos d'água subterrâneos e superficiais, do solo e do ar;

- considerando os riscos de incêndio e explosões, decorrentes desses vazamentos, principalmente, pelo fato de que parte desses estabelecimentos localizam-se em área densamente povoadas;

- considerando que a ocorrência de vazamentos vem aumentando significativamente nos últimos anos em função da manutenção inadequada ou insuficiente, da obsolescência do sistema e equipamentos e da falta de treinamento de pessoal;

- considerando a ausência e/ou uso inadequado de sistemas confiáveis para a detecção de vazamento;

- considerando a insuficiência e ineficácia de capacidade de resposta frente a essas ocorrências e, em alguns casos, a dificuldade de implementar as ações necessárias, resolve:

Art. 1º A localização, construção, instalação, modificação, ampliação e operação de postos revendedores, postos de abastecimento, instalações de sistemas retalhistas e postos flutuantes de combustíveis dependerão de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigíveis.

§ 1º Todos os projetos de construção, modificação e ampliação dos empreendimentos previstos neste artigo deverão, obrigatoriamente, ser realizados, segundo normas técnicas expedidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas-ABNT e, por diretrizes estabelecidas nesta Resolução ou pelo órgão ambiental competente.

§ 2º No caso de desativação, os estabelecimentos ficam obrigados a apresentar um plano de encerramento de atividades a ser aprovado pelo órgão ambiental competente.

§ 3º Qualquer alteração na titularidade dos empreendimentos citados no caput deste artigo, ou em seus equipamentos e sistemas, deverá ser comunicada ao órgão ambiental competente, com vistas à atualização, dessa informação, na licença ambiental.

§ 4º Para efeito desta Resolução, ficam dispensadas dos licenciamentos as instalações aéreas com capacidade total de armazenagem de até quinze m<sup>3</sup>, inclusive, destinadas exclusivamente ao abastecimento do detentor das instalações, devendo ser construídas de acordo com as normas técnicas brasileiras em vigor, ou na ausência delas, normas internacionalmente aceitas.

Art. 2º Para efeito desta Resolução são adotadas as seguintes definições:

I - Posto Revendedor-PR: Instalação onde se exerça a atividade de revenda varejista de combustíveis líquidos derivados de petróleo, álcool combustível e outros combustíveis automotivos, dispondo de equipamentos e sistemas para armazenamento de combustíveis automotivos e equipamentos medidores.

II - Posto de Abastecimento -PA: Instalação que possua equipamentos e sistemas para o armazenamento de combustível automotivo, com registrador de volume apropriado para o abastecimento de equipamentos móveis, veículos automotores terrestres, aeronaves, embarcações ou locomotivas; e cujos produtos sejam destinados exclusivamente ao uso do detentor das

instalações ou de grupos fechados de pessoas físicas ou jurídicas, previamente identificadas e associadas em forma de empresas, cooperativas, condomínios, clubes ou assemelhados.

III - Instalação de Sistema Retalhista-ISR: Instalação com sistema de tanques para o armazenamento de óleo diesel, e/ou óleo combustível, e/ou querosene iluminante, destinada ao exercício da atividade de Transportador Revendedor Retalhista.

IV - Posto Flutuante-PF: Toda embarcação sem propulsão empregada para o armazenamento, distribuição e comércio de combustíveis que opera em local fixo e determinado.

Art. 3º Os equipamentos e sistemas destinados ao armazenamento e a distribuição de combustíveis automotivos, assim como sua montagem e instalação, deverão ser avaliados quanto à sua conformidade, no âmbito do Sistema Brasileiro de Certificação.

Parágrafo único. Previamente à entrada em operação e com periodicidade não superior a cinco anos, os equipamentos e sistemas, a que se refere o caput deste artigo deverão ser testados e ensaiados para a comprovação da inexistência de falhas ou vazamentos, segundo procedimentos padronizados, de forma a possibilitar a avaliação de sua conformidade, no âmbito do Sistema Brasileiro de Certificação.

Art. 4º O órgão ambiental competente exigirá as seguintes licenças ambientais:

I - Licença Prévia -LP: concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação;

II - Licença de Instalação-LI: autoriza a instalação do empreendimento com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo medidas de controle ambiental e demais condicionantes da qual constituem motivo determinante;

III - Licença de Operação-LO: autoriza a operação da atividade, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação.

§ 1º As licenças Prévia e de Instalação poderão ser expedidas CONCOMITANTE, a critério do órgão ambiental competente.

§ 2º Os estabelecimentos definidos no art. 2º que estiverem em operação na data de publicação desta Resolução, ficam também obrigados à obtenção da licença de operação.

Art. 5º O órgão ambiental competente exigirá para o licenciamento ambiental dos estabelecimentos contemplados nesta Resolução, no mínimo, os seguintes documentos:

I - Para emissão das Licença Prévia e de Instalação:

a) projeto básico que deverá especificar equipamentos e sistemas de monitoramento, proteção, sistema de detecção de vazamento, sistemas de drenagem, tanques de armazenamento de derivados de petróleo e de outros combustíveis para fins automotivos e sistemas acessórios de acordo com as Normas ABNT e, por diretrizes definidas pelo órgão ambiental competente;

b) declaração da prefeitura municipal ou do governo do Distrito Federal de que o local e o tipo de empreendimento ou atividade está em conformidade com o Plano Diretor ou similar.

c) croqui de localização do empreendimento, indicando a situação do terreno em relação ao corpo receptor e cursos d'água e identificando o ponto de lançamento do efluente das águas domésticas e residuárias após tratamento, tipos de vegetação existente no local e seu entorno, bem como contemplando a caracterização das edificações existentes num raio de 100 m com destaque para a existência de clínicas médicas, hospitais, sistema viário, habitações multifamiliares, escolas, indústrias ou estabelecimentos comerciais;

d) no caso de posto flutuante apresentar cópia autenticada do documento expedido pela Capitania dos Portos, autorizando sua localização e funcionamento e contendo a localização geográfica do posto no respectivo curso d'água;

e) caracterização hidrogeológica com definição do sentido de fluxo das águas subterrâneas, identificação das áreas de recarga, localização de poços de captação destinados ao abastecimento público ou privado registrados nos órgãos competentes até a data da emissão do documento, no raio de 100 m, considerando as possíveis interferências das atividades com corpos d'água superficiais e subterrâneos;

f) caracterização geológica do terreno da região onde se insere o empreendimento com análise de solo, contemplando a permeabilidade do solo e o potencial de corrosão;

g) classificação da área do entorno dos estabelecimentos que utilizam o Sistema de Armazenamento Subterrâneo de Combustível-SASC e enquadramento deste sistema, conforme NBR 13.786;

h) detalhamento do tipo de tratamento e controle de efluentes provenientes dos tanques, áreas de bombas e áreas sujeitas a vazamento de derivados de petróleo ou de resíduos oleosos;

i) previsão, no projeto, de dispositivos para o atendimento à Resolução CONAMA no 9, de 1993, que regulamenta a obrigatoriedade de recolhimento e disposição adequada de óleo lubrificante usado.

II - Para a emissão de Licença de Operação:

a) plano de manutenção de equipamentos e sistemas e procedimentos operacionais;

b) plano de resposta a incidentes contendo:

1. comunicado de ocorrência;

2. ações imediatas previstas; e

3. articulação institucional com os órgãos competentes;

c) atestado de vistoria do Corpo de Bombeiros;

d) programa de treinamento de pessoal em:

1. operação;

2. manutenção;

3. e resposta a incidentes;

e) registro do pedido de autorização para funcionamento na Agência Nacional de Petróleo- ANP;

f) certificados expedidos pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial- INMETRO, ou entidade por ele credenciada, atestando a conformidade quanto a fabricação, montagem e comissionamento dos equipamentos e sistemas previstos no art. 4º desta Resolução;

g) para instalações em operação definidas no art. 2º desta Resolução, certificado expedido pelo INMETRO ou entidade por ele credenciada, atestando a inexistência de vazamentos.

§ 1º Os estabelecimentos definidos no art. 2º que estiverem em operação na data de publicação desta Resolução para a obtenção de Licença de Operação deverão apresentar os documentos referidos neste artigo, em seu inciso I, alíneas "a", "b" (que poderá ser substituída por Alvará de Funcionamento), "d", "g", "h", "i" e inciso II, e o resultado da investigação de passivos ambientais, quando solicitado pelo órgão ambiental licenciador.

§ 2º Os estabelecimentos abrangidos por esta Resolução ficam proibidos de utilizarem tanques recuperados em instalações subterrâneas-SASCs

Art. 6º Caberá ao órgão ambiental competente definir a agenda para o licenciamento ambiental dos empreendimentos identificados no art. 1º em operação na data de publicação desta Resolução.

§ 1º Todos os empreendimentos deverão, no prazo de seis meses, a contar da data de publicação desta Resolução, cadastrar-se junto ao órgão ambiental competente. As informações mínimas para o cadastramento são aquelas contidas no Anexo I desta Resolução.

§ 2º Vencido o prazo de cadastramento, os órgãos competentes terão prazo de seis meses para elaborar suas agendas e critérios de licenciamento ambiental, resultante da atribuição de prioridades com base nas informações cadastrais. Art. 7º Caberá ao órgão ambiental licenciador, exercer as atividades de fiscalização dos empreendimentos de acordo com sua competência estabelecida na legislação em vigor.

Art. 8º Em caso de acidentes ou vazamentos que representem situações de perigo ao meio ambiente ou a pessoas, bem como na ocorrência de passivos ambientais, os proprietários, arrendatários ou responsáveis pelo estabelecimento, pelos equipamentos, pelos sistemas e os fornecedores de combustível que abastecem ou abasteceram a unidade, responderão solidariamente, pela adoção de medidas para controle da situação emergencial, e para o saneamento das áreas impactadas, de acordo com as exigências formuladas pelo órgão ambiental licenciador.

§ 1º A ocorrência de quaisquer acidentes ou vazamentos deverá ser comunicada imediatamente ao órgão ambiental competente após a constatação e/ou conhecimento, isolada ou solidariamente, pelos responsáveis pelo estabelecimento e pelos equipamentos e sistemas.

§ 2º Os responsáveis pelo estabelecimento, e pelos equipamentos e sistemas, independentemente da comunicação da ocorrência de acidentes ou vazamentos, deverão adotar as medidas emergenciais requeridas pelo evento, no sentido de minimizar os riscos e os impactos às pessoas e ao meio ambiente.

§ 3º Os proprietários dos estabelecimentos e dos equipamentos e sistemas deverão promover o treinamento, de seus respectivos funcionários, visando orientar as medidas de prevenção de acidentes e ações cabíveis imediatas para controle de situações de emergência e risco.

§ 4º Os tanques subterrâneos que apresentarem vazamento deverão ser removidos após sua desgasificação e limpeza e dispostos de acordo com as exigências do órgão ambiental competente. Comprovada a impossibilidade técnica de sua remoção, estes deverão ser desgasificados, limpos, preenchidos com material inerte e lacrados.

§ 5º Responderão pela reparação dos danos oriundos de acidentes ou vazamentos de combustíveis, os proprietários, arrendatários ou responsáveis pelo estabelecimento e/ou equipamentos e sistemas, desde a época da ocorrência.

Art. 9º Os certificados de conformidade, no âmbito do Sistema Brasileiro de Certificação, referidos no art. 3º desta Resolução, terão sua exigibilidade em vigor a partir de 1º de janeiro de 2003.

Parágrafo único. Até 31 de dezembro de 2002, o órgão ambiental competente, responsável pela emissão das licenças, poderá exigir, em substituição aos certificados mencionados no caput deste artigo, laudos técnicos, atestando que a fabricação, montagem e instalação dos equipamentos e sistemas e testes aludidos nesta Resolução, estão em conformidade com as normas técnicas exigidas pela ABNT e, na ausência destas, por diretrizes definidas pelo órgão ambiental competente.

Art. 10. O Ministério do Meio Ambiente deverá formalizar, em até sessenta dias, contados a partir da publicação desta Resolução, junto ao Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial-INMETRO, a lista de equipamentos, sistemas e serviços que deverão ser objeto de certificação, no âmbito do Sistema Brasileiro de Certificação.

Art. 11. A cada ano, no segundo trimestre, a partir de 2003, o Ministério do Meio Ambiente deverá fornecer ao CONAMA informações sobre a evolução de execuções das medidas previstas nesta Resolução, por Estado, acompanhadas das análises pertinentes.

Art. 12. O não cumprimento do disposto nesta Resolução sujeitará os infratores às sanções previstas nas Leis nºs 6.938, de 31 de agosto de 1981; 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 e no Decreto nº 3.179, de 21 de setembro de 1999.

Art. 13. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação

## **ANEXO 2.**

### **L.M.C**

#### **PORTARIA DNC Nº 26, DE 13.11.1992 - DOU 16.11.1992**

RESOLVE: Instituir o livro de movimentação de combustíveis (LMC) para registro diário, pelos PR's dos estoques e movimentação de compra e venda de produtos e dá outras providências.

A DIRETORA DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE COMBUSTÍVEIS, no uso das atribuições que lhe confere o art. 12, do anexo I, do Decreto nº 507 de 23 de abril de 1992, e consoante o que estabelece o Decreto-lei nº 538, de 07 de julho de 1938, a Lei 8078, de 11 de setembro de 1990, e a Lei 8176, de 08 de fevereiro de 1991.

CONSIDERANDO a necessidade de proteção do consumidor contra a adulteração dos combustíveis;

"CONSIDERANDO a necessidade de controles mais eficazes para detectar vazamentos de produtos derivados de PETRÓLEO, de álcool etílico carburante e mistura óleo diesel/biodiesel especificada pela ANP comercializados pelos Postos Revendedores, que possam ocasionar dano ao meio ambiente e/ou à integridade física ou patrimonial da população;"

CONSIDERANDO a necessidade de facilitar a atividade de fiscalização da arrecadação do ICMS e do IVVC pelas Fazendas Estaduais e municipais, respectivamente;

CONSIDERANDO a necessidade de coibir operações irregulares de aquisição e revenda de combustíveis, resolve:

"Art. 1º. Fica instituído o LIVRO DE MOVIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEIS (LMC) para registro diário, pelo Posto Re-vendedor (PR), dos estoques e das movimentações de compra e venda de gasolinas, óleo diesel, querosene iluminante, álcool etílico hi-dratado carburante e mistura óleo

diesel/biodiesel especificada pela ANP, devendo sua escrituração ser efetuada consoante Instrução Normativa anexa."

**Art. 2º.** O registro no LMC deverá ser efetuado diariamente pelo PR, tornando-se obrigatório a partir de 1 de fevereiro de 1993.

**Art. 3º.** Os LMC referentes aos 6 (seis) últimos meses deverão permanecer no PR a disposição da fiscalização do Departamento Nacional de Combustíveis - DNC.

Parágrafo Único. O PR deverá manter arquivados os LMC relativos aos 5 (cinco) últimos anos.

**Art. 4º.** A não apresentação do LMC, ou a sua apresentação, ao DNC, com falta ou irregularidades de escrituração implicará ao PR:

I - Notificação para apresentação, no prazo de 24 (vinte e quatro) horas, do LMC corretamente escriturado;

II - Autuação, no caso de não cumprimento do previsto no inciso anterior, seguida de notificação para que apresente ao DNC, no prazo de 10 (dez) dias úteis, declaração da existência do LMC corretamente escriturado;

III - Interdição, por ato da DIRETORA do DNC, sem prejuízo de outras penalidades cabíveis, dos equipamentos de abastecimento de combustíveis do PR, se não apresentada a declaração no prazo estabelecido ou se apresentada com inveracidade, observado o disposto nas alíneas a seguir:

a) Quando a notificação prevista no inciso II resultar da não apresentação do LMC, a interdição dar-se-á em todos os equipamentos de abastecimento do PR;

b) No caso de a referida notificação decorrer da falta ou irregularidade de escrituração de combustível(is) no LMC, a interdição ocorrerá no(s) equipamento(s) de abastecimento do(s) produto(s) correspondente(s).

Parágrafo Único - A interdição que se trata este artigo será mantida até a constatação pelo DNC, da existência do LMC corretamente escriturado.

**Art. 5º.** Independentemente de notificação do DNC, quando for constatada perda do estoque físico de combustível superior a 0,6% (seis décimos por cento) caberá ao PR proceder a apuração das causas e, se detectado vazamento para o meio ambiente, providenciar reparo do(s) equipamento(s) correspondente(s).

Parágrafo Único - Quando os referidos equipamentos forem de propriedade de terceiros, caberá a esses a responsabilidade do reparo.

**Art. 6º.** A aquisição e revenda de combustíveis pelo PR em desacordo com as normas vigentes implicará a interdição, por ato da DIRETORA do DNC, dos equipamentos de abastecimento do(s) combustível(is) que apresente(m) irregularidade(s) por 3 (três) dias e, nas reincidências por 10 (dez) e 30 (trinta) dias, sucessivamente, sem prejuízo de outras penalidades.

**Art. 7º.** Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 8º.** Revogam-se a Portaria nº 25, de 01 de outubro de 1992 do DNC e demais disposições em contrário.



## **ANEXO 3.**

### **CARTA FRETE RESOLUÇÃO Nº 3.658/11, DE 19 DE ABRIL DE 2011.**

*Regulamenta o art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que “dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980”.*

A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, no uso de suas atribuições e em conformidade com o disposto no art. 5º-A da Lei nº11.442, de 5 de janeiro de 2007, e nos arts. 12, VII, 20, II, “a”, e 22, IV, da Lei nº10.233, de 5 de junho de 2001;

CONSIDERANDO a necessidade de garantir a movimentação de bens em cumprimento a padrões de eficiência e modicidade nos fretes; e  
CONSIDERANDO os problemas causados ao mercado de transporte rodoviário de cargas pela adoção de sistemáticas ineficientes de pagamento do frete,

RESOLVE: Regulamentar o pagamento do valor do frete referente à prestação dos serviços DETRAN suporte rodoviário de cargas, previsto no art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 2007.

#### **CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Para fins desta Resolução considera-se:

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

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

III - Contrato de Transporte: as disposições firmadas, por escrito, entre o contratante e o contratado para estabelecer as condições para a prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração;

IV - contratante: a pessoa jurídica responsável pelo pagamento do frete ao Transportador Autônomo de Cargas – TAC ou a seus equiparados, para prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas, indicado no cadastramento da Operação de Transporte;

V - contratado: o TAC ou seu equiparado, que efetuar o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, indicado no cadastramento da Operação de Transporte;

VI - subcontratante: o transportador que contratar outro transportador para realização do transporte de cargas para o qual fora anteriormente contratado, indicado no cadastramento da Operação de Transporte;

VII - consignatário: aquele que receberá as mercadorias transportadas em consignação, indicado no cadastramento da Operação de Transporte ou nos respectivos documentos fiscais;

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

IX - administradora de meios de pagamento eletrônico de frete: a pessoa jurídica habilitada pela ANTT, responsável, por sua conta e risco, por meio de pagamento eletrônico de frete aprovado pela ANTT.

Art. 2º Equiparam-se ao TAC, a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC que possuir, em sua frota, até três veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores de Cargas – RNTRC, e as Cooperativas de Transportes de Cargas - CTC.

Parágrafo único. Para fins de comprovação da quantidade de veículos, será considerada a frota da ETC na data de cadastramento da Operação de Transporte ou, na sua ausência, na data de início da viagem.

Art. 3º O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao TAC ou ao seu equiparado será efetuado obrigatoriamente por:

I - crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária; ou

II - outros meios de pagamento eletrônico habilitados pela ANTT.

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

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

Art. 4º O contratante do transporte deverá cadastrar a Operação de Transporte por meio de uma administradora de meios de pagamento eletrônico de frete e receber o respectivo Código Identificador da Operação de Transporte.

Parágrafo único. O cadastramento da Operação de Transporte será gratuito e deverá ser feito pela **internet** ou por meio de central telefônica disponibilizada pela administradora de meios de pagamento eletrônico de frete, que gerará e informará o

Código Identificador da Operação de Transporte.

Art. 5º Para a geração do Código Identificador da Operação de Transporte será necessário informar:

I - o número do RNTRC do contratado;

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

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

IV - os municípios de origem e de destino da carga;

V - a natureza e a quantidade da carga, em unidade de peso;

VI - o valor do frete, com a indicação do responsável pelo seu pagamento;

VII - valor do combustível se for o caso, destacado apenas contabilmente;

VIII - o valor do pedágio desde a origem até o destino;

IX - o valor dos impostos, taxas e contribuições previdenciárias incidentes; e

X - a placa do veículo e a data de início e término da operação de transporte.

§ 1º A informação do município, de que trata o inciso IV deste artigo, obedecerá à Tabela de Códigos de Municípios, elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

§ 2º A informação da natureza da carga, de que trata o inciso V deste artigo, será constituída pelos quatro primeiros dígitos do código do Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias, divulgado pela Receita Federal do Brasil.

§ 3º Caso o pagamento do frete não seja feito em parcela única, na origem ou no destino, deverá ser informado o valor previsto das parcelas de adiantamento e saldo, bem como as datas previstas para os respectivos pagamentos.

Art. 7º Cabe ao emissor do Contrato ou do Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas – CTRC fazer constar, no respectivo documento, o Código Identificador da Operação de Transporte.

§ 1º O Contrato ou o CTRC deverá prever as causas de extinção antecipada do contrato e as penalidades aplicáveis em caso de descumprimento contratual.

§ 2º Salvo determinação contrária estabelecida na legislação fiscal, cabe ao contratante a entrega do Contrato ou do CTRC ao contratado para a realização do transporte.

§ 3º O Contrato ou o CTRC poderão ser substituídos conforme o art. 39 da Resolução ANTT nº 3.056, de 12 de março de 2009, devendo o emissor do documento substituto fazer constar nele o Código Identificador da Operação de Transporte.

Art. 8º Caberá ao contratante escolher o meio de pagamento do valor do frete dentre os indicados no art. 4º, desde que não haja ônus para o contratado.

Art. 9º O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes, dos serviços e de natureza fiscal.

§ 1º Na ausência de disposição no contrato ou no conhecimento de transportes sobre o prazo e as condições para liquidação do frete, ficará o contratante obrigado a creditar o valor do saldo do frete assim que notificado da chegada da carga ao destino.

§ 2º Na inexistência de contrato ou de conhecimento de transportes, o responsável pelo pagamento será aquele indicado no cadastro da Operação de Transporte ou no documento fiscal que acompanhe a carga.

Art. 10. A conta de depósitos utilizada para o pagamento do frete respeitará as regras estabelecidas pelo Banco Central do Brasil.

§ 1º A conta de depósitos deverá ser de titularidade do contratado, registrado no RNTRC.

§ 2º O pagamento do frete por meio de conta de depósito sem o cadastramento da respectiva Operação de Transporte não obstará a aplicação das penalidades previstas nesta Resolução.

§ 3º No caso da utilização de conta de depósito para o pagamento do frete, o emissor do CTRC ou de seu documento substituto ou do contrato de transporte deverá fazer constar no documento, além das informações previstas no art. 6º desta Resolução:

I - nome e o número da instituição bancária;

II - número da agência; e

III - número da conta de depósito onde foi ou será creditado o pagamento do frete.

Art. 11. A pessoa física que contratar o TAC ou o seu equiparado para o transporte de cargas de sua propriedade e sem destinação comercial poderá efetuar o pagamento do frete:

I - em espécie ou em cheque nominal e cruzado, mediante recibo de pagamento a autônomo; ou

II - mediante os meios de pagamento de frete previstos nesta Resolução.

Parágrafo único. Na hipótese do inciso I a pessoa física contratante ficará dispensada das demais obrigações desta Resolução.

## CAPÍTULO II DA HABILITAÇÃO E DA APROVAÇÃO

Art. 12. A ANTT habilitará as empresas como administradoras de meios de pagamento eletrônico de frete e aprovará os respectivos meios de pagamento eletrônico sempre que cumpridos os requisitos previstos nesta Resolução.

Parágrafo único. A ANTT poderá, a qualquer tempo, efetuar diligências a fim de verificar o cumprimento dos requisitos previstos nesta Resolução.

Art. 13. É vedado à administradora de meios de pagamento eletrônico de frete restringir ou vincular a utilização do meio de pagamento eletrônico de frete pelo transportador contratado à:

I - aquisição ou utilização de outros serviços; ou

II - utilização de determinada instituição bancária.

## Seção I Da Habilitação das Administradoras de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete

Art. 14. As pessoas jurídicas interessadas em atuar como administradoras de meios de pagamento eletrônico de frete deverão apresentar à ANTT pedido de habilitação, protocolado utilizando-se o formulário de que trata o Anexo desta Resolução, acompanhado dos seguintes documentos:

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

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

III - certidões de regularidade para com as Fazendas Estadual e Municipal relativas à sua sede;

IV - demonstrações contábeis do último exercício social, não consolidadas, já exigíveis e apresentadas na forma da lei, devidamente auditadas por empresa de Auditoria registrada na Comissão de Valores Mobiliários – CVM, que comprovem a boa situação financeira da empresa, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios; e

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

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

I - inexistência de inscrição na Dívida Ativa da ANTT;

II - regularidade da inscrição no CNPJ;

III - regularidade fiscal junto à Receita Federal do Brasil;

IV - regularidade junto à Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional;

V - regularidade junto ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço; e

VI - regularidade junto à Seguridade Social.

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

Art. 15. O pedido de aprovação do meio de pagamento eletrônico de frete será apresentado juntamente com o pedido de habilitação da administradora de meios de pagamento eletrônico de frete, quando se tratar de entidade ainda não habilitada, e deverá ser apresentar:

I - Certificado de Conformidade das ferramentas tecnológicas que suportarão as regras de negócio e os modelos operacionais de gerenciamento de seus meios de pagamento eletrônico de frete, expedido por entidade acreditada pelo Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, por meio do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial.

II - demonstrativo ou relatório descritivo próprio com o detalhamento das regras de negócio, dos modelos operacionais, da infraestrutura e das ferramentas tecnológicas que garantirão a viabilidade técnica de seus meios de pagamento eletrônico de frete e as rotinas que garantirão o cumprimento das obrigações previstas nesta Resolução;

III - indicação geográfica da rede de estabelecimentos nos quais será possível utilizar os meios de pagamento eletrônico de frete para saque ou débito;

IV - indicação geográfica dos postos de atendimento presencial e sistemática de atendimento não presencial aos usuários;

V - minuta do instrumento de credenciamento dos estabelecimentos nos quais será possível a utilização dos meios de pagamento eletrônico de frete, quando se tratar de rede credenciada própria;

VI - indicação de dois endereços eletrônicos, certificados digitalmente, para envio, pela ANTT, de notificações e comunicados referentes ao previsto nesta Resolução;

VII - indicação, em sua regra de negócios, da rotina de apuração de denúncias feitas por usuários, motivadas pelo descumprimento das obrigações previstas nesta Resolução, inclusive as referentes à rede credenciada, cujos prazos para resposta não deverão ultrapassar trinta dias; e

VIII - indicação, em sua regra de negócios, quanto à sua participação na liquidação do pagamento de frete.

§ 1º O Certificado de Conformidade das ferramentas tecnológicas deverá estar em consonância com as normas editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT que tratam:

I - dos procedimentos mínimos de teste e requisitos de qualidade de software; e

II - dos procedimentos que visam estabelecer, implementar, operar, monitorar, analisar criticamente, manter e melhorar um Sistema de Gestão de Segurança da Informação associados às tecnologias utilizadas nas ferramentas tecnológicas que suportam as regras de negócio e os modelos operacionais apresentados.

§ 2º Para efeito do disposto no inciso VI do **caput** deste artigo, serão consideradas recebidas, para todos os fins, as mensagens, comunicações e notificações enviadas para os endereços eletrônicos indicados no pedido de habilitação.

§ 3º A administradora de meios de pagamento eletrônico de frete que participar da liquidação do pagamento do frete deverá facultar aos seus clientes a contratação de seguro que garanta a quitação do pagamento do frete junto ao contratado.

Art. 16. Atendidos os requisitos previstos nesta Resolução, o pedido será submetido à deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT.

Parágrafo único. A documentação apresentada juntamente com o pedido de habilitação e aprovação será devolvida caso não atenda ao disposto nesta Resolução.

Art. 17. A habilitação e a aprovação de que trata esta Resolução não poderão ser objeto de qualquer tipo de transferência ou cessão.

Art. 18. A habilitação e a aprovação serão válidas enquanto forem obedecidas, pela administradora de meios de pagamento eletrônico de frete, as disposições desta Resolução e suas eventuais alterações.

Art. 19. Qualquer alteração nas condições de habilitação e aprovação de que trata esta Resolução deverá ser comunicada pela administradora à ANTT, no prazo máximo de trinta dias de sua ocorrência.

Art. 20. O ato de habilitação da administradora de meios de pagamento eletrônico de frete deverá indicar expressamente seu respectivo número de registro.

## **Seção II**

### **Dos Meios de Pagamento Eletrônico de Frete**

Art. 21. Os meios de pagamento eletrônico de frete consistirão em recurso tecnológico por meio do qual será possível efetuar créditos para pagamento dos fretes aos contratados e deverão possuir tecnologia que permita a:

- I - utilização para operações de saque e débito;
- II - individualização do contratado, pelo número do CPF e do RNTRC; e
- III - utilização de senha ou outro meio que impeça o seu uso não autorizado.

Art. 22. Os meios de pagamento eletrônico poderão receber créditos nas seguintes rubricas:

- I - frete;
- II - Vale-Pedágio obrigatório;
- III - combustível; e
- IV - despesas.

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

§ 2º É vedado o crédito de valores nos meios de pagamento eletrônico de frete sem o respectivo Código Identificador da Operação de Transporte ou que não seja decorrente da prestação de serviço de transporte rodoviário de cargas.

Art. 23. Os meios de pagamento eletrônico de frete poderão ser habilitados como modelos de pagamento de Vale-Pedágio obrigatório quando, atendida a legislação regente, for solicitada habilitação para tal fim.

## **Seção III Dos Valores dos Serviços**

Art. 24. Não poderão ser cobrados do contratado valores referentes:

I - à habilitação, à emissão ou ao fornecimento relativos à primeira via do meio de pagamento;

II - à consulta de saldo ou extrato, por qualquer meio, sem impressão;

III - ao fornecimento de um extrato impresso de cada mês, da respectiva movimentação, quando solicitado;

IV - ao envio de um extrato anual, consolidado mês a mês, dos créditos efetuados no meio de pagamento;

V - ao crédito dos valores devidos pela prestação do serviço de transporte;

VI - ao uso na função débito;

VII - à emissão da primeira via de um adicional do meio de pagamento, para pessoa física dependente do TAC, quando solicitado; e

VIII - a uma transferência para conta de depósito de titularidade do contratado, em qualquer instituição bancária, a cada quinze dias.

Parágrafo único. Os valores dos serviços prestados aos contratados, relacionados ao uso de meios de pagamento eletrônico de frete, não poderão ser estabelecidos em razão do valor da movimentação e deverão ser informados à ANTT, para divulgação em seu endereço eletrônico.

Art. 25. Os valores das tarifas de serviços cobradas dos contratantes, pelas administradoras de meios de pagamento eletrônico de frete, serão estabelecidos por livre negociação.

### CAPÍTULO III DAS OBRIGAÇÕES

#### **Seção I Da Agência Nacional de Transportes Terrestres**

Art. 26. Constituem obrigações da Agência Nacional de Transportes Terrestres:

I - disponibilizar às administradoras de meios de pagamento eletrônico de frete sistema para consulta ao RNTRC e para o recebimento dos dados relativos aos

Códigos Identificadores das Operações de Transporte, previstos no art. 6º desta Resolução;

II - utilizar os meios disponíveis para fiscalizar o pagamento dos valores de frete no transporte rodoviário de cargas;

III - zelar pela confidencialidade das regras de negócio e dos meios tecnológicos informados nos pedidos de habilitação e aprovação de meios de pagamento eletrônico de frete, bem como pelos dados das operações de transporte cadastradas em seus sistemas; e

IV - manifestar-se, em até noventa dias, contados da data de protocolo, sobre o pedido de habilitação como administradora e de aprovação dos meios de pagamento eletrônico de frete, desde que a documentação apresentada atenda às exigências desta Resolução e estejam esclarecidas quaisquer divergências levantadas durante o processo de análise e diligências.

#### **Seção II Do Contratante e do Subcontratante**

Art. 27. Constituem obrigações do contratante e do subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas:

I - efetuar o pagamento do valor do frete na forma prevista nesta Resolução;

II - comunicar à ANTT qualquer tentativa de uso irregular ou fraude nos meios de pagamento de frete;

III - não efetuar qualquer deságio ou desconto de valores sobre o montante devido pela prestação do serviço de transporte, exceto aqueles decorrentes de tributação da atividade;

IV - efetuar o cadastramento da Operação de Transporte na forma desta Resolução;

V - informar ao proprietário ou consignatário da mercadoria transportada o meio de pagamento utilizado para o cumprimento das obrigações previstas nesta Resolução e o Código Identificador da Operação de Transporte; e

VI - disponibilizar ao contratado relatórios mensais consolidados, contendo todas as informações constantes das operações de transporte, consoante os arts. 6º e 10,

§3º, desta Resolução, que tenham sido cadastradas sob o seu RNTRC.

Parágrafo único. No caso do contratante utilizar de meio de pagamento eletrônico de frete, o cadastramento da Operação de Transporte e o envio dos relatórios de que trata o inciso VI deste

artigo e das informações previstas no art. 6º, assim como a elaboração do contrato de transporte, caberá à respectiva administradora, quando assim for estabelecido entre as partes.

### **Seção III Da Administradora de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete**

Art. 28. Constituem obrigações da administradora de meios de pagamento eletrônico de frete, quando contratada, além daquelas já previstas nesta Resolução:

I - disponibilizar à ANTT todos os dados relativos a cada Código Identificador da Operação de Transporte, previstos no art. 6º desta Resolução;

II - disponibilizar ao contratante e ao contratado relatórios mensais relativos aos seus respectivos Códigos Identificadores das Operações de Transporte;

III - disponibilizar aos contratantes e contratados os meios necessários ao cumprimento das obrigações previstas na forma desta Resolução;

IV - disponibilizar aos contratantes, pela **internet** e por atendimento telefônico, o cadastramento da Operação de Transporte, conforme disposto nos arts. 5º e 6º desta Resolução;

V - disponibilizar serviço de atendimento, nos termos do Decreto nº 6.523, de 31 de julho de 2008;

VI - enviar ao contratado o comprovante de renda anual, consolidado mês a mês, dos créditos de frete;

VII - fomentar a aceitação dos meios de pagamento de frete em estabelecimentos comerciais;

VIII - fornecer ao proprietário ou consignatário da mercadoria transportada as informações relativas aos seus respectivos embarques, mediante informação do Código Identificador da Operação de Transporte;

IX - garantir a confiabilidade e a confidencialidade de todas as informações constantes dos sistemas relacionados aos meios de pagamento eletrônico de frete;

X - observar o disposto na Lei nº 9.613, de 3 de março de 1998;

XI - permitir consulta de saldo ou extrato, por qualquer meio, sem impressão;

XII - permitir emissão de meio de pagamento adicional, vinculado ao principal;

XIII - possuir sistema de contingência que suporte a operação dos meios de pagamento eletrônico de forma ininterrupta, salvo caso fortuito ou força maior;

XIV - possibilitar a transferência dos valores devidos pela prestação do serviço de transporte para uma conta de depósitos, de titularidade do contratado, em qualquer instituição bancária;

XV - repassar o crédito dos valores devidos ao contratado imediatamente após liberação pelo contratante;

XVI - suspender o uso do meio de pagamento sempre que identificar indícios de uso irregular ou fraude e informar à ANTT da ocorrência;

XVII - não atuar com exclusividade para qualquer grupo econômico de fato ou de direito, o qual se apresente como contratante de TAC e seus equiparados, nos termos do art. 3º, desta Resolução;

XVIII - não possuir qualquer vinculação societária, direta e/ou indireta, com as partes do CTRC ou documento substituto, objeto do contrato de transporte em que esteja atuando como administradora; e

XIX - não possuir qualquer vinculação societária, direta e/ou indireta, com distribuidora de combustíveis para efeito de transação com os meios de pagamento de frete, especialmente as relacionadas à comercialização de combustíveis e outros insumos.

Parágrafo único. Os dados e as informações previstos nas alíneas do inciso I deste artigo abrangem todas as Operações de Transporte que tenham sido cadastradas por meio da administradora de meios de pagamento eletrônico de frete, e serão disponibilizados à ANTT na forma e periodicidade definida no ato de habilitação.

### **CAPÍTULO IV DAS INFRAÇÕES E DAS MEDIDAS PREVENTIVAS**

Art. 29. O descumprimento do estabelecido nesta Resolução sujeitará o infrator às penalidades previstas no art. 21 da Lei nº 11.442, de 2007, cuja aplicação obedecerá às seguintes disposições:

I - o contratante ou subcontratante do serviço de transporte rodoviário de cargas que:

a) desviar, por qualquer meio, o pagamento do frete em proveito próprio ou de terceiro diverso do contratado: multa de cem por cento do valor do frete, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

b) deixar de cadastrar a Operação de Transporte: multa de R\$1.100,00 (mil e cem reais);

c) deixar de disponibilizar o relatório mensal consolidado ao contratado nos termos do art. 27, inciso VI: multa de R\$550,00 (quinhentos e cinquenta reais): e

d) efetuar o pagamento do frete, no todo ou em parte, de forma diversa da prevista nesta Resolução: multa de cinquenta por cento do valor total de cada frete irregularmente pago, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

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

II - o contratado que:

a) permitir, por ação ou omissão, o uso dos meios de pagamento de frete de sua titularidade de forma irregular ou fraudulenta: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e cancelamento do RNTRC; e

b) receber, no todo ou em parte, o pagamento do frete de forma diversa da prevista nesta Resolução: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);

III - a administradora de meios de pagamento eletrônico de frete que:

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

b) deixar de repassar o crédito do frete após a liberação pelo contratante: multa de cinquenta por cento do valor total do frete, limitada ao mínimo de R\$ 550,00

(quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 5.500,00 (cinco mil e quinhentos reais);

c) deixar de repassar à ANTT todas as informações relativas aos meios de pagamento de frete e às Operações de Transporte, nos termos do parágrafo único do art. 28 desta Resolução: multa de R\$ 1.100,00 (mil e cem reais);

d) deixar de disponibilizar o serviço de atendimento aos usuários dos meios de pagamento de frete nos termos do Decreto nº 6.523, de 2008: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);

e) deixar de disponibilizar aos contratados um extrato impresso mensal gratuito dos valores pagos como frete: multa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais);

f) deixar de disponibilizar aos contratantes e contratados, pela **internet** e por atendimento telefônico, o cadastramento da Operação de Transporte, conforme disposto nos arts. 5º e 6º desta Resolução: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) e cancelamento da habilitação;

g) paralisar a operação dos meios necessários ao cumprimento das obrigações previstas na Lei nº 11.442, de 2007, e nesta Resolução, sem prévia autorização da ANTT: multa de R\$10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

h) permitir, por ação ou omissão, ou sem o consentimento da ANTT, o acesso de terceiros não relacionados à Operação de Transporte ou a informações constantes dos sistemas e meios de pagamento de frete: multa de R\$5.000,00 (cinco mil reais);

i) deixar de comunicar, no prazo máximo de trinta dias, qualquer alteração nas condições de habilitação e aprovação de que trata esta Resolução: multa de R\$ 1.100,00 (mil e cem reais); e

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

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

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

Art. 30. A reincidência, genérica ou específica, acarretará a aplicação da penalidade pela nova infração acrescida de cinquenta por cento do valor da última penalidade aplicada em definitivo, até o limite legal.

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

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

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



Art. 31. Caso a administradora de meios de pagamento eletrônico de frete deixe de atender às respectivas condições de habilitação ou de aprovação, será instada a pronunciar-se por escrito no prazo de trinta dias, contados da ciência da respectiva intimação, sob pena de ter cancelada a habilitação ou a aprovação.

## CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 32. A ANTT disponibilizará em seu sítio na **internet**:

I - nome, CNPJ, endereço e telefone de atendimento das administradoras de meios de pagamento eletrônico de frete, assim como as características e as tarifas de cada serviço, nos termos desta Resolução;

II - as estatísticas sobre o uso dos meios de pagamento de frete; e

III - as penalidades aplicadas em definitivo com base nesta Resolução, indicando o nome do infrator, a data e a tipificação da infração.

Art. 33. A ANTT reprimirá fatos ou ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações à ordem econômica relacionada ao regulamentado nesta Resolução.

Art. 34. Exclusivamente no que se refere ao contratante e ao contratado, a fiscalização, nos primeiros cento e oitenta dias a partir da vigência desta Resolução, terá fins educativos, sem a aplicação das sanções previstas nesta Resolução.

Art. 35. Fica vedada a utilização de “Carta-Frete”, bem como de qualquer outro meio de pagamento não previsto nesta Resolução para fins de remuneração do TAC ou de seus equiparados, decorrente da prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.

Art. 36. O art. 39 da Resolução ANTT nº 3.056, de 12 de março de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 39. Sem prejuízo dos documentos requeridos por normas específicas, é obrigatória a apresentação à fiscalização, pelo transportador ou condutor, do CRNTRC em tamanho natural ou reduzido, desde que legível, admitida a impressão em preto e branco, ou do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos – CRLV contendo o número do RNTRC, e do Contrato ou do Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas, que poderão ser substituído pelos seguintes documentos:

I - Conhecimento de Transporte Eletrônico;

II - Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico;

III - Nota Fiscal de Serviços de Transportes;

IV - Manifesto de Cargas; ou

V - Despacho de Transporte.

Parágrafo único. Poderá ser apresentado outro documento fiscal substituto, conforme a legislação fiscal, desde que possua as informações definidas no art. 23, incisos I, II, III, IV, V, VIII, IX, e X e o Código Identificador da Operação de Transporte.” (NR)

Art. 37. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

**BERNARDO FIGUEIREDO**

Diretor-Geral

**RESOLUÇÃO Nº 3.658/11, DE 19 DE ABRIL DE 2011**

Anexo

Formulário de Habilitação

PEDIDO DE HABILITAÇÃO DE ADMINISTRADORA DE MEIO DE PAGAMENTO ELETRÔNICO DE FRETE

Senhor Superintendente,

A empresa [NOME DA PESSOA JURÍDICA SOLICITANTE], registrada no CNPJ sob o nº 00.000.000/0000-00, com sede na [ENDEREÇO COMPLETO DA SOLICITANTE], representada neste

ato por [NOME DA PESSOA FÍSICA QUE ASSINA A SOLICITAÇÃO], inscrito no CPF sob o nº [000.000.000-00], residente na [ENDEREÇO COMPLETO DO REPRESENTANTE], solicita a sua habilitação, como administradora de meio de pagamento de frete, assim como aprovação dos respectivos modelos e sistemas operacionais, conforme estabelecido na Resolução ANTT nº 0.000, de DD de MMMM de 2011.

Por este instrumento, a solicitante declara o conhecimento e a integral sujeição às regras previstas para as administradoras de meios de pagamento eletrônico de frete e para a administração do meio de pagamento aprovado, especialmente as previstas na resolução ANTT nº 00000, de DD de MMMMM de 2011, de forma irrevogável e irretroatável, comprometendo-se a cumpri-las e fazê-las cumprir enquanto perdurar a habilitação, assim como respeitar o disposto na Lei nº 9.613, de 3 de março de 1998.

Por este instrumento, a solicitante indica os endereços eletrônicos XXXXXX@XXXX.XXX e XXXXXX@XXXX.XXX, certificados digitalmente, para envio, pela ANTT, de notificações e comunicados referentes ao pedido de habilitação e ao respectivo meio de pagamento eletrônico de frete, estando ciente de que será considerada recebida, para todos os fins, a notificação enviada para os endereços eletrônicos indicados.

Declara, para todos os fins, a veracidade das informações e a validade dos documentos anexos a esta solicitação, ciente de que a ausência de documentos necessários à análise do pedido de pagamento ou de documentos complementares que forem solicitados durante o processo de habilitação acarretará o seu arquivamento.

[LOCAL], [DATA POR EXTENSO]

---

[ASSINATURA COM FIRMA RECONHECIDA]

## Anexo 4.

### DIESEL S50

Desenvolvido para atender à nova frota de veículos com tecnologia EGR (Recirculação de Gases de Exaustão) e SCR (Redução Catalítica Seletiva), o **Diesel S-50 Petrobras** conta com um baixo teor de enxofre, permitindo uma redução de até 80% da emissão de material particulado. O **Diesel S-50** pode ser utilizado em qualquer veículo, mesmo os fabricados antes de 2012, que não contam com as tecnologias EGR ou SCR. Conforme legislação vigente para diesel automotivo do mercado brasileiro, o **Diesel S-50** recebe a adição de 5% de biodiesel e atende aos padrões estabelecidos pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores .

#### VANTAGENS

##### Para o seu veículo

- Melhor partida a frio.
- Diminui a formação de depósitos no motor.
- Redução na incidência de contaminantes no lubrificante.

##### Para o meio ambiente

- Menor emissão de material particulado.
- Redução na emissão de fumaça branca.

FONTE: <http://www.br.com.br>

### DIESEL CENTRIFUGADO

#### BENEFÍCIOS DA PURIFICAÇÃO COM CENTRÍFUGA

O óleo diesel pode ser purificado, com a remoção de 99,95% da água e partículas até 1µm, com a utilização de uma separadora centrífuga (considerando passagem de produto pela máquina). Os discos do rotor da separadora centrífuga removem os contaminantes (água, ceras e outros

contaminantes sólidos tais como cinzas, sujeiras, ferrugem, areia, etc.) do diesel, de forma imediata na passagem, estendendo a vida útil dos filtros, com conseqüente diminuição no custo de reposição, além da efetiva proteção do motor. O óleo combustível purificado, livre de água e sólidos, assegura também uma operação econômica, eficiente e confiável do motor diesel

FONTE: <http://pt.scribd.com>