

UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ

Mariana Kamiguchi Varajão

**LICENÇA ESPECIAL DE TRÂNSITO DE PRODUTOS
PERIGOSOS (LETPP): OS LIMITES DA COMPETÊNCIA
MUNICIPAL**

**Taubaté-SP
2023**

Mariana Kamiguchi Varajão

**LICENÇA ESPECIAL DE TRÂNSITO DE PRODUTOS
PERIGOSOS (LETPP): OS LIMITES DA COMPETÊNCIA
MUNICIPAL**

Trabalho Final de Graduação apresentado para obtenção do Título de bacharel pelo Curso de Direito do Departamento de Ciências Jurídicas da Universidade de Taubaté.

Área de Concentração: Administrativo, Ambiental.

Orientador: Prof. Júnior Alexandre Moreira Pinto

**Taubaté-SP
2023**

**Grupo Especial de Tratamento da Informação - GETI
Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBi
Universidade de Taubaté - UNITAU**

V288I Varajão, Mariana Kamiguchi
Licença especial de trânsito de produtos perigosos (LETPP) : os limites da competência municipal / Mariana Kamiguchi Varajão. -- 2023. 42f. : il

Monografia (graduação) - Universidade de Taubaté, Departamento de Ciências Jurídicas, 2023.
Orientação: Prof. Dr. Junior Alexandre Moreira Pinto, Departamento de Ciências Jurídicas.

1. Transporte. 2. Produto perigoso. 3. Licença especial de trânsito de produtos perigosos - LETPP. I. Universidade de Taubaté. Departamento de Ciências Jurídicas. Curso de Direito. II. Título.

CDU - 349.6

MARIANA KAMIGUCHI VARAJÃO

**LICENÇA ESPECIAL DE TRÂNSITO DE PRODUTOS PERIGOSOS (LETPP): OS
LIMITES DA COMPETÊNCIA MUNICIPAL**

Trabalho Final de Graduação apresentado
para obtenção do Título de bacharel pelo
Curso de Direito do Departamento de
Ciências Jurídicas da Universidade de
Taubaté.

Data: _____

Resultado: _____

RESUMO

O transporte de cargas é uma atividade essencial para o abastecimento das cidades. Dentre as cargas transportadas uma que apresenta especial relevância é o produto perigoso. Apesar de oferecer relevante risco para as pessoas e ao meio ambiente, devido as suas características intrínsecas, o tráfego desses produtos é primordial para a atividade industrial e abastecimento dos centros urbanos. Acidentes envolvendo o transporte de produtos perigosos podem ter consequências terríveis e por isso o poder público dedica especial atenção no regulamento dessas operações. Apesar da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) editar um regulamento para transporte rodoviário de produtos perigosos, válido em todo território nacional e baseado em estudos realizados pela Organização das Nações Unidas (ONU), a competência concorrente, permite que Municípios editem suas próprias normas visando proteger o interesse local. Nesse cenário, em 2009 o Município de São Paulo criou uma Licença Especial de Trânsito de Produtos Perigosos (LETPP) que exige do transportador um licenciamento prévio junto as suas secretarias de trânsito e meio ambiente para trafegar com produtos perigosos pelo município. Ocorre que a iniciativa criou burocracia, custos e dificuldades para uma atividade essencial para a própria cidade. Nesse trabalho se pretende compreender os riscos envolvidos nas operações com produtos perigosos, como a legislação brasileira lida com eles e de que forma a competência concorrente impacta diretamente nas operações. Fazendo críticas a LETPP e enaltecendo o regulamento editado pela ANTT o texto também propõem nova forma de fiscalização mais eficiente.

Palavras-chave: Transporte. Produto Perigoso. LETPP.

ABSTRACT

The transportation of goods is an essential activity for the supply of cities. Among the transported goods, one that presents special relevance is the dangerous product. Despite offering significant risks to people and the environment, due to its intrinsic characteristics, the traffic of these products is essential for industrial activity and urban center supply. Accidents involving the transportation of dangerous goods can have terrible consequences, and therefore, the public authorities dedicate special attention to regulating these operations. Although the National Land Transportation Agency (ANTT) has issued a regulation for road transportation of dangerous goods, valid throughout the national territory and based on studies carried out by the United Nations Organization (UN), concurrent competence allows municipalities to edit their own rules aimed at protecting local interests. In this scenario, in 2009, the Municipality of São Paulo created a Special License for Dangerous Goods Transit (LETPP), which requires transporters to obtain prior licensing from their traffic and environmental secretariats to transport dangerous goods through the municipality. However, this initiative created bureaucracy, costs, and difficulties for an essential activity for the city itself. This work aims to understand the risks involved in operations with dangerous goods, how Brazilian legislation deals with them, and how concurrent competence directly impacts operations. Criticizing LETPP and praising the regulation issued by ANTT, the text also proposes a new form of more efficient inspection.

Keywords: Transport. Dangerous Goods. LETPP.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	4
2 PRODUTO PERIGOSO.....	7
3 LETPP	11
3.1 Origem.....	11
3.2 Licenciamento	12
4 REGULAMENTAÇÃO NO BRASIL	15
4.1 ANTT	16
4.2 IBAMA	18
4.3 Treinamento e Equipamentos Obrigatórios.....	20
4.4 Infrações.....	22
4.5 Responsabilidade legal em acidentes no transporte de produtos perigosos	28
5 OS LIMITES DA COMPETÊNCIA MUNICIPAL.....	30
6 FISCALIZAÇÃO DIGITAL.....	34
7 CONCLUSÃO.....	36
REFERÊNCIAS	40

1 INTRODUÇÃO

A Licença Especial de Trânsito de Produtos Perigosos (LETPP) é um documento exigido pela cidade de São Paulo para qualquer pessoa ou empresa envolvida no transporte de produtos perigosos no território do município. Para se obter uma licença é necessário a contratação de uma empresa credenciada para atendimento em casos de emergência, especificar os produtos perigosos que se pretende transportar e cadastrar os veículos junto a prefeitura. Um processo que costuma levar meses e possui custo elevado.

Os produtos perigosos estão mais presentes em nosso cotidiano do que a princípio se pode imaginar. Um salão de beleza, por exemplo, abriga diversos produtos perigosos. Como a acetona utilizada pelas manicures ou até mesmo os produtos em aerossóis utilizados pelas cabelereiras. Em um supermercado então, são diversos exemplos, principalmente no setor de produtos de limpeza. Postos de combustíveis sem sombra de dúvidas, estocam diversos produtos perigosos. E lojas de tinta também, pois as tintas e solventes utilizadas para pintar paredes também são produtos perigosos. E mesmo que na versão acabada, aquela disponibilizada direto para consumo, diversos produtos perigosos podem ter sido utilizados em seu processo de fabricação.

Com a expressiva utilização dos produtos perigosos é inegável que grandes centros urbanos precisarão ser abastecidos com eles. O que implica no tráfego desses produtos por rodovias e conseqüentemente dentro das cidades. Esse trabalho visa compreender os riscos que o transporte de produtos perigosos apresenta para as pessoas e ao meio ambiente, como o ordenamento jurídico brasileiro enfrenta esses riscos e a quem atribui competência para legislar sobre o assunto. Uma vez que o transporte desse tipo de produto já é regulamentado em todo o país pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Sendo o referente para essa pesquisa compreender se é válido que cada município estipule um regulamento próprio ou se isso implicaria em excesso de burocratização.

Para o exercício regular de sua atividade econômica, uma transportadora no Brasil, precisa estar devidamente cadastrada na ANTT. Além disso, a empresa que optar por transportar produtos químicos, estará sujeita a licenciamento em diversos

órgãos, além do cumprimento de obrigações administrativas. Independente dos produtos que transporte a empresa deve ter, por exemplo, licença de operação da Polícia Civil. Se os produtos puderem ser utilizados na fabricação de drogas, como por exemplo o ácido clorídrico, precisará também de uma licença da Polícia Federal. Se os produtos puderem ser utilizados para fabricação de bombas e artefatos similares, será necessário licenciamento junto ao Exército. Cada órgão tem sua própria lista com os produtos que controla, conforme seu interesse e atuação, cabe ao transportador ter a licença devida para os produtos que deseja aceitar para transportar.

Sendo importante ressaltar que os caminhões não circulam por livre iniciativa dos transportadores, se vão a algum lugar é para suprir uma demanda por matéria prima ou produtos de algum local específico. Grande parte das responsabilizações por infrações administrativas ou de trânsito alcançam o embarcador. Ou seja, o responsável pelo envio da carga, o proprietário da carga, de modo simplificado. A multa por transportar produtos perigosos pelo município de São Paulo sem a licença, objeto deste estudo, é aplicada tanto para o transportador, como também para o embarcador. De modo a simplificar o estudo, as infrações tratadas neste texto serão apenas as que são imputadas ao transportador.

O transporte rodoviário é de extrema importância para a economia do Brasil. De acordo com a Confederação Nacional de Transporte (CNT), mais de 60% de tudo que é fabricado, produzido e consumido no país chega ao seu destino por meio das rodovias e estradas. O transporte rodoviário é o meio de transporte que mais movimentam mercadorias no Brasil, representando cerca de 6 a 7% do Produto Interno Bruto (PIB) do país.

Diante do exposto, havendo ampla regulamentação a respeito do transporte de produtos perigosos, cabe indagar-se sobre o quanto uma licença especial municipal é realmente necessária e relevante. Por isso esse trabalho foi elaborado e em seu segundo capítulo aborda o produto perigoso em si, de modo a dar um conhecimento básico acerca do que se pretende discutir neste trabalho. Trazendo a definição de produto perigoso, sua divisão em classes de riscos e a sistematização regulamentar fornecida pela ONU.

No terceiro capítulo é abordado a licença especial que se pretende discutir nesse trabalho. Detalhando sua origem e forma de obtenção, já iniciando a discussão a cerca de sua finalidade e se apresenta impacto no aumento da segurança no transporte rodoviário de produtos perigosos dentro do município de São Paulo.

No quarto capítulo é apresentado a estrutura legislativa do Brasil que atualmente permite que a Prefeitura Municipal de São Paulo estabelece uma licença municipal especial. Destacando-se os principais órgãos atuantes na fiscalização de produtos perigosos e seus poderes de lavrar autos de infração.

No quinto capítulo se pretende discutir os limites da competência municipal, dentro do que permite a constituição federal. No caso, se a Prefeitura Municipal de São Paulo estaria agindo legalmente e principalmente com razoabilidade.

O sexto capítulo demonstra uma nova forma de fiscalização, a eletrônica. E como ela pode desburocratizar as obrigações do transportador e realmente aumentar a segurança no trânsito da cidade de São Paulo.

Por fim, o sétimo capítulo apresenta as conclusões desse trabalho, seguidas pelas referências bibliográficas utilizadas.

2 PRODUTO PERIGOSO

Antes de iniciar a discussão sobre a licença municipal para o trânsito de produtos perigos no município de São Paulo, que este trabalho pretende realizar, se faz necessário esmiuçar as características que classificam um produto como perigoso, para melhor compreensão.

Segundo o IBAMA (2022), os produtos perigosos são produtos, substâncias e resíduos que tenham potencial de causar dano ou apresentem risco à saúde, à segurança e ao meio ambiente e tenham sido classificados como tais de acordo com os critérios definidos em lei, decreto e/ou regulamentações dos órgãos competentes.





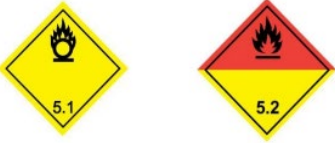
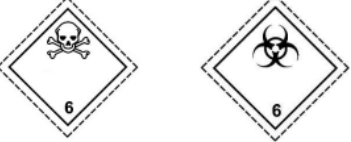




Em suma, são aqueles que devido a suas características são assim classificados e agrupados em 9 classes, conforme os riscos que apresentam. A Resolução ANTT n° 5998/2022 descreve as classes, que por sua vez, podem se dividir em subclasses. É possível, também, que um produto apresente características de mais de uma classe, chamado de risco subsidiário.

A Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), realiza atendimentos a emergências químicas em acidentes envolvendo produtos perigosos. Desde 1978, esses atendimentos são contabilizados e estão disponíveis para consulta no site da companhia (CETESB, 2022). A fim de ilustrar a importância do tema tratado nesta pesquisa, cabe ressaltar que desde o ano de 1984 constam 5.869 registros de acidentes contabilizados pela CETESB, apenas na atividade de transporte rodoviário. Sendo que desde 2004, data do primeiro regulamento ANTT, foram 293 registros. No ano de 2022, foram registrados apenas 8 acidentes envolvendo produtos perigosos.

A mesma resolução, responsabiliza o fabricante ou o seu expedidor, mas através de orientações do fabricante, com base nas características físico-químicas de cada produto, a realizar a classificação para os fins de transporte. Os riscos e seus respectivos rótulos, estão discriminados na Tabela 1.

Conforme o Manual de Produtos Perigosos ([2004?]) a identificação de produtos perigosos para o transporte rodoviário é realizada por meio da simbologia de risco, composta por um painel de segurança, de cor alaranjada, e um rótulo de risco.

Tabela 1: Classes e rótulos de risco de produtos perigosos

Nº	NOME	RÓTULO DE RISCO
Classe 1	EXPLOSIVOS	
Classe 2	GASES	
Classe 3	LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS	
Classe 4	SÓLIDOS INFLAMÁVEIS	
Classe 5	OXIDANTES e PERÓXIDOS ORGÂNICOS	
Classe 6	TÓXICOS e INFECTANTES	
Classe 7	MATERIAL RADIOATIVO	
Classe 8	CORROSIVO	
Classe 9	DIVERSOS	
Símbolo para o transporte de substâncias perigosas para o meio ambiente		

Fonte: (ANTT, 2022)

As operações de transporte com produtos perigosos são planejadas e executadas sempre visando evitar que acidentes aconteçam. Isso porque, dada as características inerentes dos produtos, as consequências de um derramamento, contato com meio ambiente ou pessoas, tendem a ser muito mais severas.

Visando facilitar a missão dos entes legislativos de cada país, desde 1956 a Organização das Nações Unidas (ONU) publica um manual com recomendações para o transporte desses produtos, direcionado a governos e organizações internacionais. (UNITED NATIONS, 2021). Esse manual é popularmente conhecido como *Orange Book*. (ANTT, 2023). O país que adota essas recomendações para embasar seus regulamentos de transporte, contribuem para harmonizar o sistema, que em muitas etapas engloba operações internacionais. Além de se beneficiar de uma fonte segura e confiável de atualização técnica sobre o tema.

O manual é estruturado como um esquema base para o desenvolvimento de normas nacionais e internacionais, prevendo outros modais de transporte além do rodoviário. Flexível o suficiente para acomodar necessidades especiais locais, resguardando os princípios basilares. De acordo com o próprio manual, as recomendações da ONU visam assegurar a segurança das pessoas, dos bens e do meio ambiente. Partindo do princípio de que o regulamento para transporte não visa impedir o trânsito desses produtos. Mas sim, prevenir acidentes, o tanto quanto seja possível, mitigando os riscos para níveis toleráveis.

Segundo a ANTT (2023), a regulamentação brasileira sobre o transporte rodoviário de produtos perigosos baseia-se nestas recomendações internacionais e atualmente o regulamento para transporte rodoviário de produtos perigosos se dá pela Resolução ANTT nº 5998/2022, que estabelece entre outras, prescrições relativas às condições do transporte; documentação; deveres, obrigações e responsabilidades; infrações aplicáveis, bem como dispõe, nas Instruções Complementares anexas, sobre a correta classificação do produto; a adequação, certificação e identificação dos volumes e das embalagens; a sinalização das unidades e dos equipamentos de transporte; a documentação; as prescrições aplicáveis a veículos e equipamentos do transporte rodoviário, quantidade limitada e provisões especiais, quando aplicáveis.

Insta salientar que a referida resolução traz em um de seus anexos a relação de produtos perigosos, na qual estão relacionados os 2.336 (dois mil trezentos e trinta e seis) produtos existentes, especificando para cada um deles a classe de risco e presença de risco subsidiário, isenções do cumprimento de alguns itens, como sinalização do veículo por exemplo, para cada tipo de embalagem em que o produto estiver acondicionado, entre outras.

Em suma, um regulamento robusto para o transporte de rodoviário de produtos perigosos é necessário, pois sempre que um produto perigoso é transportado é preciso adotar medidas que informem, os potenciais riscos do produto, a qualquer pessoa que venha a ter contato com ele. Razão pela qual as embalagens e os veículos devem dispor de simbologia especial, que traga as informações relevantes e sejam facilmente reconhecidas, inclusive a distância. (UNITED NATIONS, 2021).

Uma pesquisa realizada em 2021 pela CNT (2022) destacou que existem cerca de 266 mil empresas de transporte de cargas no país, das quais 16,6% realizam o transporte de produtos perigosos. Um dado interessante demonstrado pela pesquisa é que se tratando de cargas perigosas, 67,5% das empresas recorrem à terceirização. (CNT, 2022, pág. 93)

3 LETPP

Na cidade de São Paulo, a legislação vigente determina que qualquer pessoa ou empresa envolvida no transporte de produtos e materiais considerados perigosos precisa portar no veículo a Licença Especial de Trânsito de Produtos Perigosos (LETPP). Seja o produto destinado a este município, ou que o transporte seja apenas de passagem pela cidade. (SÃO PAULO, 2023).

Segundo o material institucional da Secretaria de Mobilidade e Trânsito (2023), essa obrigação valendo desde março de 1998 com a edição do Decreto 36.957/1997(revogado pelo Decreto 50.446/2009) que regulamenta a Lei 11.368/1993.

3.1 Origem

A licença especial, objeto deste estudo, tem por origem a Lei nº 11.368, promulgada em de 17 de maio de 1993, pelo então prefeito Paulo Maluf. Essa lei ainda está em vigor, porém o decreto que a regulamenta sofreu alterações ao longo do tempo. O texto dispõe sobre o transporte de produtos perigosos de qualquer natureza por veículos de carga no município de São Paulo, que deve se dar pelos termos estabelecidos, sem prejuízo do disposto em outras regulamentações. O texto também prevê, que o Poder Público Municipal pode restringir a circulação de veículos, incluindo rotas, horários e estacionamento dos veículos carregados com esse tipo de produto.

A princípio não existia a figura da licença especial, nos termos atuais, pois a legislação se limita, em seu art. 6º, a obrigar o transportador a realizar um cadastro municipal. Também institui uma obrigação acessória ao embarcador, em seu art. 5º, que fica obrigado a um informe anual referente aos produtos regularmente embarcados.

No entanto, já é possível se constatar uma preocupação com eventuais emergências envolvendo produtos perigosos. Pois a lei já fala em atendimento de emergências, mas apenas exige que o expedidor informe se mantém esquemas de atendimento a emergências e como funcionava o seu acionamento. Para o transportador que a base operacional estiver a mais de 100 Km da cidade de São

Paulo, há a obrigação de contrato com uma empresa situada à região metropolitana da cidade, habilitada para o atendimento a emergências no transporte de produtos perigosos.

Por 16 anos, a lei permaneceu vigente nesses termos sem grande destaque ou cumprimento, por assim dizer. Até que em 2009, respaldada por sistemas informatizados que facilitariam o cadastramento a lei passou a ser regulamentada pelo Decreto nº 50.446. Momento em que surge a figura da licença especial como é conhecida hoje, LETPP, que significa e Licença Especial de Trânsito de Produtos Perigosos.

Gilberto Kassab, Prefeito do Município de São Paulo, respaldado pelo Decreto Federal nº 96.044, de 18 de maio de 1988, que aprova o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos; pela Portaria nº 349, de 4 de maio de 2002, do Ministério dos Transportes, que aprova as Instruções para a Fiscalização do Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Âmbito Nacional; pela Resolução ANTT nº 420, de 12 de fevereiro de 2004, que aprova as Instruções Complementares ao Regulamento Terrestre de Produtos Perigosos (vigente a época); pela Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, regulamentada pelo Decreto nº 6.514, de 22 de julho de 2008, que dispõem sobre as sanções penais e administrativas aplicáveis, em todo o território nacional, a condutas e atividades lesivas ao meio ambiente; e pelo Decreto nº 42.833, de 6 de fevereiro de 2003, que regulamenta o procedimento de fiscalização ambiental no Município de São Paulo.

Trata-se de licença de natureza ambiental e implica em risco de pesadas multas administrativas, em níveis municipal (art. 21, Dec. Mun. 50.446/09), estadual (Dec. Est. 64.456/19), e federal (art. 75, Lei 9.605/98).

3.2 Licenciamento

A obtenção da licença é subordinada a apreciação de duas secretarias municipais a de Mobilidade e Trânsito (DSV) e do Verde e do Meio Ambiente (SVMA), nos termos do Capítulo VI - Do Cadastro e da Licença, do Decreto nº 50.446.

O processo tem início na SVMA, onde o interessado deve requerer seu cadastro, sujeitando para apreciação, um Plano de Atendimento a Emergências (PAE)

nos moldes da Portaria SVMA nº 54/2009, ou seja, que tenha sido elaborado por uma das empresas credenciadas pelo órgão, para atendimento em casos de emergência.

Em seguida, deverá recolher duas guias de arrecadação, cujo valores são fixados no Anexo Único integrante do Decreto Municipal nº 62.087, de 26 de dezembro de 2022:

- a) A primeira, no valor de R\$ 519,10 (quinhentos e dezenove reais e dez centavos) por análise PAE;
- b) A segunda, no valor de R\$ 170,90 (cento e setenta reais e noventa centavos) por nº ONU transportado.

Para enfim, o interessado protocolar os documentos na SVMA, onde deverá pagar uma terceira guia de arrecadação, porém dessa vez o valor fica vinculado ao tamanho dos arquivos digitais protocolizados:

- a) Para abertura do processo administrativo até 50 (cinquenta) megabytes R\$ 24,60 (vinte e quatro reais e sessenta centavos);
- b) Por megabyte adicional mais R\$ 2,60 (dois reais e sessenta centavos).

Após parecer favorável da SVMA haverá publicação no Diário Oficial da Cidade da aprovação do PAE pela SVMA. Permitindo que o interessado inicie o processo administrativo junto ao DSV requerendo a análise técnico-documental e emissão das respectivas LETPPs. Os custos nessa etapa variam conforme a quantidade de veículos que são relacionados a cada processo, conforme Tabela 2 a seguir:

Tabela 2: Custo de análise do DSV para obtenção de LETPP

Análise de processo (renovação, inclusão de ONU e inclusão de novos veículos)	VALOR
1 a 25 veículos - por transportadora	R\$ 93,70
26 a 50 veículos - por transportadora	R\$ 163,40
mais de 51 veículos - por transportadora	R\$ 244,90

Fonte: (SÃO PAULO, 2022) - Decreto nº 62.087 de 26 de dezembro de 2022

Diante do exposto é possível observar que no mínimo um transportador com uma pequena frota terá um custo de obtenção de pelo menos R\$ 808,30 (oitocentos

e oito reais e trinta centavos). Isso considerando o licenciamento de apenas um número de ONU.

Considerando as informações do Capítulo 2 do presente texto, de que existem 2.336 (dois mil trezentos e trinta e seis) produtos perigosos diferentes, o custo de obtenção dessa licença pode atingir valores muito exorbitantes. No caso de uma empresa que opere com 20 produtos diferentes e tenha menos que 25 veículos, seria um custo anual de R\$ 4.055,40 (quatro mil e cinquenta e cinco reais e quarenta centavos).

A análise dos custos de obtenção e renovação acima foram conservadoras, haja vista que uma empresa pequena que opere com frete fracionado¹, pode operar com centenas de pequenos embarcadores e que cada um deles trabalhe com produtos diferentes. Claro que um cenário hipotético de uma empresa que queira transportara todos os produtos existentes não é verossímil. Mesmo assim, salta aos olhos a metodologia adotada pela Prefeitura Municipal de São Paulo para apuração dos custos de licenciamento, uma matriz que leva em consideração quantidade de produtos transportados e quantidade de veículos licenciados.

Tabela 3: Previsão de custos de obtenção conforme quantidade de produtos licenciados

Descrição	10	25	50	100	250	500	1000	2000
Análise do PAE	519,10	519,10	519,10	519,10	519,10	519,10	519,10	519,10
R\$ 170,90 por ONU	1.709,00	4.272,50	8.545,00	17.090,00	42.725,00	85.450,00	170.900,00	341.800,00
Análise SVMA (mínimo)	24,60	24,60	24,60	24,60	24,60	24,60	24,60	24,60
Análise DSV - até 25 veículos	93,70	93,70	93,70	93,70	93,70	93,70	93,70	93,70
TOTAL	2.346,40	4.909,90	9.182,40	17.727,40	43.362,40	86.087,40	171.537,40	342.437,40

Fonte: (AUTORA, 2023)

4 REGULAMENTAÇÃO NO BRASIL

Segundo Aquino (2023), a Constituição Federal em seu art. 225 garante o direito a todos, a um meio ambiente ecologicamente equilibrado. Com imposição ao poder público e à coletividade, o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. O autor também destaca o art. 3, IV, da Lei 6.938/ 81 que define poluidor, atentando ainda para o chamado princípio do poluídos pagador “... Quem polui deve pagar e, assim, as despesas resultantes das medidas de prevenção, de redução da poluição e da luta contra a mesma devem ser suportadas pelo poluidor.”

Apesar do Poder Público exercer a Função Administrativa, o povo é o verdadeiro titular do poder. Sendo os administradores públicos seus representantes. Por isso, suas atividades devem visar única e exclusivamente defender os interesses da coletividade. (SPITZCOVSKY, 2018 p. 27-31).

Segundo o Manual de Produtos Perigosos, publicado pela Secretaria dos Transportes do Governo do Estado de São Paulo ([2004?]), o Brasil foi o primeiro país da América Latina a regulamentar especificamente o transporte de produtos perigosos com a promulgação do Decreto-Lei nº 2.063, de 6 de outubro de 1983, regulamentado pelo Decreto No 88.821, de 6 de outubro de 1983, editado após um acidente com transporte e manuseio do produto pentaclorofenato de sódio, popularmente denominado “pó da China”.

Narra o referido manual, que não muito tempo depois da publicação a norma precisou ser revista, dado às exigências e excessos burocráticos de seu texto, que tornavam inexecutáveis o transporte. Ficando a cargo do Ministério dos Transporte esta revisão, para a qual foi constituído um grupo de Trabalho em 1986. Após 18 meses, a regulamentação foi consolidada no Decreto nº 96.044, aprovado em 18 de maio de 1988, que vigora até os dias de hoje.

Até o ano de 2004 a regulamentação foi complementada por Portarias do Ministério dos Transportes, até que finalmente a atribuição ficasse a cargo da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) com a publicação da Resolução nº 420 de 12/02/2004.

Os principais documentos legais que estão relacionados ao transporte rodoviários de produtos perigosos estão compilados no quadro a seguir:

Tabela 4: Legislação aplicada ao transporte de produtos perigosos e suas ementas

Decreto-Lei Nº 2.063, de 06/10/83	Dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do transporte rodoviário de Produtos Perigosos.
Decreto Nº 96.044, de 18/05/88	Aprova o regulamento para o transporte rodoviário de Produtos Perigosos.
Lei Nº 9.503, de 23/09/97	Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.
Decreto Nº 3.179, de 21/09/99	Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao Meio Ambiente.
Lei Nº. 10.357, de 27/12/01 Decreto Nº 4.262, de 10/06/02 Portaria MJ-1274, de 25/08/03	Estabelece normas de controle e fiscalização sobre produtos químicos que direta ou indiretamente possam ser destinados à elaboração ilícita de substâncias entorpecentes, psicotrópicas ou que determinem dependência física ou psíquica, e dá outras providências.

Fonte: (AUTORA, 2023)

4.1 ANTT

Como visto, a regulamentação do transporte de produtos perigosos ficava a cargo do Ministério dos Transportes, até que em 2001 foi criado um órgão específico para regulamentar o transporte terrestre no país. Trata-se da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), criada pela Lei nº 10.233 que regulamenta o transporte rodoviário seja ele de cargas ou passageiros, pelo modal ferroviário, dutoviário ou rodoviário.

Sancionada em Brasília, pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso, no âmbito da reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, a mesma lei também cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. (BRASIL, 2001).

A agência edita Resoluções, que são normas administrativas provenientes de Secretarias ligadas ao Poder Executivo, visando disciplinar assuntos específicos já definidos nos Decretos e Portarias. (SECRETARIA DOS TRANSPORTES, [2004?]).

Segundo o próprio material institucional da ANTT, a Lei nº 10.233 ao promover uma reestruturação no setor federal de transporte, estabeleceu competência à ANTT para regulamentar o transporte de produtos perigosos em rodovias e ferrovias, estabelecendo padrões e normas técnicas complementares relativos a esse tipo de operação. Conforme o disposto nos artigos 22, VII, §2º e 24, XIV, desta lei:

Art. 22. Constituem a esfera de atuação da ANTT:

VII – o transporte de cargas especiais e **perigosas** em rodovias e ferrovias.

§ 2º A ANTT **harmonizará** sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados, do Distrito Federal e dos **Municípios encarregados do gerenciamento de seus sistemas viários e das operações de transporte intermunicipal e urbano**.

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

XIV – **estabelecer padrões e normas técnicas** complementares relativos às operações de transporte terrestre de cargas especiais e perigosas;

Insta destacar alguns incisos do art. 11, de modo a enriquecer a discussão:

Art. 11. O gerenciamento da infraestrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

I – Preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;

II – Assegurar a **unidade nacional e a integração regional**;

III – proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;

V – **Compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente**, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos;

Atualmente, por força da Resolução Nº 5.982/2022, todo transportador rodoviário de cargas para regular exercício da atividade deve estar devidamente registrado no órgão:

Art. 3º São obrigatórias a inscrição e a manutenção do cadastro no RNTRC do TRRC que atenda aos requisitos estabelecidos nesta Resolução, para o exercício da atividade econômica, de natureza comercial por conta de terceiros e mediante remuneração, em uma das seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC;

- II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC; e
- III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC.

Ou seja, a ANTT goza de legitimidade para requerer cadastro prévio, para autorizar a atividade de transporte de cargas no Brasil, seja como empresa ou transportador autônomo de cargas. Além disso, realizando esse cadastramento desde 2009, quando a obrigatoriedade fora instituída pela Resolução Nº 3.056, atualmente a agência dispõe de extenso banco de dados.

4.2 IBAMA

Outro órgão que também regulamenta operações com produtos perigosos, é o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). Porém, no âmbito de atividades potencialmente poluidoras ao meio ambiente.

Todas as empresas que exercem atividades potencialmente poluidoras devem ter um cadastro junto ao órgão, pagar uma taxa de fiscalização e reportar suas atividades anualmente. Podendo haver outras obrigações acessórias como no caso do transporte interestadual de produtos perigosos.

O transporte interestadual de produtos perigosos requer licenciamento prévio, que gera imediata autorização. O documento possuirá validade de 3 meses, desde que a empresa esteja com o Certificado de Registro válido. Do contrário, o sistema não permite acesso a plataforma de emissão, até a pendência ser resolvida.

Essa autorização deve acompanhar o transporte e constar a classe de risco transportado, estados em que o produto irá transitar e CNPJ da equipe de pronta resposta a emergência química contratada pela transportadora, nos termos de sua Instrução Normativa Nº 05/2012.

Art. 2º O IBAMA será responsável pelo desenvolvimento, implantação e operação do Sistema Nacional de Transporte de Produtos Perigosos, no prazo de 12 (doze) meses a partir da data de publicação desta Instrução Normativa, mantendo-o permanentemente atualizado.

§ 1º O Sistema Nacional de Transporte de Produtos Perigosos deverá ser um sistema automatizado, interativo e simplificado de atendimento à distância e de informação, com preenchimento de formulários eletrônicos via Internet.

§ 2º A Autorização Ambiental para o exercício da atividade de transporte marítimo e interestadual, terrestre e fluvial, de produtos perigosos, prevista no art. 1º, será solicitada pelo transportador por meio do Sistema Nacional de

Transporte de Produtos Perigosos, conforme regulamentação a ser elaborada pelo IBAMA.

Art. 5º. No momento do transporte interestadual, a empresa transportadora, seja ela Matriz ou Filial, constante no documento fiscal, deverá dispor para cada veículo, ou composição veicular, de cópia da Autorização Ambiental para Transporte de Produtos Perigosos.

Parágrafo Único. A observância do disposto nesta Instrução Normativa não desobriga os que realizam a atividade de transporte marítimo e interestadual, terrestre e fluvial, de produtos perigosos a atenderem as demais normas vigentes, em especial as publicadas pelas Agências Nacionais de Transporte Terrestre - ANTT e de Transporte Aquaviário - ANTAQ, e da Marinha do Brasil.

Imagem 1 – Certificado de Regularidade emitido pelo IBAMA

 Ministério do Meio Ambiente Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis CADASTRO TÉCNICO FEDERAL CERTIFICADO DE REGULARIDADE - CR 			
Registro n.º	Data da consulta:	CR emitido em:	CR válido até:
2007916	19/07/2023	19/07/2023	19/10/2023
<i>Dados básicos:</i>			
CNPJ:	61.464.178/0001-88		
Razão Social:	TRANSPORTES RODOVIARIOS TEIXEIRA VARAJAO LTDA		
Nome fantasia:	TRTV TRANSPORTES		
Data de abertura:	11/09/1989		
<i>Endereço:</i>			
logradouro:	AVENIDA EURICO AMBROGI SANTOS		
N.º:	1375	Complemento:	
Bairro:	DISTRITO INDUSTRIAL DO PIRACANGAGUÁ	Município:	TAUBATE
CEP:	12030-080	UF:	SP
Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e Utilizadoras de Recursos Ambientais – CTF/APP			
Código	Descrição		
18-1	Transporte de cargas perigosas		
18-74	Transporte de cargas perigosas - Lei n° 12.305/2010		
18-14	Transporte de cargas perigosas - Resolução CONAMA n° 362/2005		
Conforme dados disponíveis na presente data, CERTIFICA-SE que a pessoa jurídica está em conformidade com as obrigações cadastrais e de prestação de informações ambientais sobre as atividades desenvolvidas sob controle e fiscalização do Ibama, por meio do CTF/APP.			
O Certificado de Regularidade emitido pelo CTF/APP não desobriga a pessoa inscrita de obter licenças, autorizações, permissões, concessões, alvarás e demais documentos exigíveis por instituições federais, estaduais, distritais ou municipais para o exercício de suas atividades.			
O Certificado de Regularidade emitido pelo CTF/APP não habilita o transporte e produtos e subprodutos florestais e faunísticos.			
Chave de autenticação		HDAIZ6AQVYWCAVL9	

Fonte: (IBAMA, 2023)

Imagem 2: Cabeçalho de autorização do IBAMA para transporte



Fonte: (IBAMA, 2023)

4.3 Treinamento e Equipamentos Obrigatórios

Diante das complexidades das operações e dos riscos potencialmente oferecidos pelas cargas transportadas, as operações de transporte que envolvam produtos perigosos devem observar outras obrigatoriedades que constam no regulamento da ANTT, mas são especificadas por outros entes.

Isso porque, apesar de todos os esforços do regulamento serem para evitar o acontecimento de acidentes, no caso destes virem a acontecer, deve-se dispor de ferramentas e conhecimentos para as primeiras ações de contenção de danos. Segundo o Manual de Produtos Perigosos ([2004?]) as ações imediatas em caso de acidente, visando a proteção das pessoas diretamente envolvidas, é preciso associar o conhecimento sobre os riscos oferecidos pelo material envolvido no acidente, evidenciado pela classificação do produto, com o uso de equipamentos de proteção individual e meios de contenção. Ou seja, são necessários conhecimento e equipamentos específicos para a tomada de ações imediatas que podem ser determinantes para minimizar os impactos, até a chegada de equipe específica para atendimento de emergências com produtos químicos.

A lei nº 9.503/1997 institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e seu art. 145, IV, estipula que para conduzir veículos que transportem produtos perigosos o motorista deve ter sido aprovado em curso especializado regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Nos termos do art. 12, X, do CTB que atribui ao CONTRAN como órgão regulador competência para normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem e expedição de documentos de condutores.

Trata-se do curso de Movimentação Operacional de produtos Perigosos (MOPP), atualmente regulamentado pela Resolução CONTRAN 789/2020, que conforme seu texto objetiva qualificar os condutores para:

- Permanecer atento ao que acontece dentro do veículo e fora dele;
- Agir de forma adequada e correta no caso de eventualidades, sabendo tomar iniciativas quando necessário;
- Proporcionar segurança aos usuários e a si próprio;
- Conhecer e aplicar preceitos de segurança e comportamentos preventivos, em conformidade com o tipo de transporte e/ou veículo;
- Conhecer, observar e aplicar disposições contidas no CTB, na legislação de trânsito e legislação específica sobre o transporte especializado para o qual está se habilitando;
- Realizar o transporte com segurança de maneira a preservar a integridade física do passageiro, do condutor, da carga, do veículo e do meio ambiente.
- Conhecer e aplicar os preceitos de segurança adquiridos durante os cursos ou atualização fazendo uso de comportamentos preventivos e procedimentos em casos de emergência, desenvolvidos para cada tipo de transporte, e para cada uma das classes de produtos ou cargas perigosos.

Por tanto, escopo alinhado com os objetivos da regulamentação estabelecidos pela ONU como visto. Esse treinamento proporciona o conhecimento aos envolvidos em acidentes com produtos perigosos, das imediatas ações a serem adotadas. Mas para isso são necessários recursos. Equipamentos e ferramentas que forneçam meios seguros de tentar conter o local do acidente e minimizar os impactos.

De modo que todo veículo carregado com produtos perigosos deve dispor de um Kit de Emergências, cujo conteúdo é estipulado pela ABNT NBR 9735. Sendo que os itens variam conforme a classe de risco ou características específicas de cada produto. Mas de modo geral os itens são equipamentos de proteção individual para todos os ocupantes da cabine (máscara semifacial com filtro adequado, luvas de PVC, capacete e óculos de segurança), ferramentas (jogo de chaves de boca, chaves

Philips e alicate), cones emborrachados para sinalização da via e extintores de incêndio.

Cabe ressaltar que normas técnicas como as da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), conforme o Manual de Produtos Perigosos da Secretaria de Transporte do Governo do Estado de São Paulo ([2004?]), são documentos que somente serão obrigatórios se forem expressamente citados ou referenciados em texto legal. Pois a associação é uma entidade privada sem fins lucrativos, que atua como órgão responsável pela normatização técnica no país.

Além da sistematização do kit de emergência a ABNT também regulamenta outros aspectos imprescindíveis a segurança e prevenção de acidentes no transporte rodoviários de produtos perigosos. São as normas:

- a) NBR 7500 – Identificação para o Transporte Terrestre, Manuseio, Movimentação e Armazenamento de Produtos (2005);
- b) NBR 7501 – Transporte Terrestre de Produtos Perigosos – Terminologia (2005);
- c) NBR 10271 – Conjunto de Equipamentos para Emergências no Transporte Rodoviário de Ácido Fluorídrico (2005);
- d) NBR 12982 – Desvaporização de Tanque para Transporte Terrestre de Produtos Perigosos – Classe de Risco 3 – Líquidos Inflamáveis (2003);
- e) NBR 13221 – Transporte Terrestre de Resíduos (2005);
- f) NBR 14064 – Atendimento a Emergência no Transporte Terrestre de Produtos Perigosos (2003);
- g) NBR 14095 – Área de Estacionamento para Veículos Rodoviários de Transporte de Produtos Perigosos (2003);
- h) NBR 14619 – Transporte Terrestre de Produtos Perigosos - Incompatibilidade Química (2005);

4.4 Infrações

Segundo Araujo (2017), a natureza jurídica da multa de trânsito é de sanção administrativa, cuja finalidade é inibir à prática de determinadas condutas. Ou seja, uma infração de trânsito são ações tomadas por um agente, que descumprem uma norma legal estabelecida. A maioria das condutas está descrita no Código de Trânsito

Brasileiro (CTB), porém existem outras fontes legais, como resoluções do CONTRAN sobre excesso de peso, para citar um exemplo.

As infrações relativas ao transporte rodoviário de cargas sem o devido registro junto a ANTT, estão previstas na Resolução nº 5.982/2022, limitadas ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais).

Art. 18. As infrações ao disposto nesta Resolução serão punidas com multa, sem prejuízo do cancelamento da inscrição no RNTRC, quando for o caso.

§1º O cometimento de 2 (duas) ou mais infrações, ainda que na mesma operação de transporte, ensejará a aplicação das respectivas penalidades, cumulativamente.

§2º A aplicação das penalidades estabelecidas nesta Resolução não exclui outras previstas em legislação específica, nem exonera o infrator das cominações civis e penais cabíveis.

Art. 19. Constituem infrações, quando:

I - O contratante contratar o Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas de transportador sem inscrição no RNTRC ou com inscrição pendente, suspensa ou cancelada: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais).

II - O TRRC ou o transportador rodoviário de carga própria:

a) efetuar transporte rodoviário de cargas por conta de terceiro e mediante remuneração em veículo de categoria "particular": multa de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais); e

b) obstruir ou, de qualquer forma, dificultar a fiscalização durante o transporte rodoviário de cargas: multa de R\$6.000,00 (seis mil reais).

III - o TRRC:

a) deixar de atualizar as informações cadastrais ou deixar de proceder à revalidação ordinária dos dados cadastrais: multa de R\$ 750,00 (setecentos e cinquenta reais), por ocorrência, observado o disposto no art. 15 desta Resolução;

b) impedir, obstruir ou, de qualquer forma, dificultar o acesso às dependências, às informações e aos documentos solicitados pela fiscalização: multa de R\$ 6.000,00 (seis mil reais), observado o disposto no art. 15 desta Resolução; e

c) apresentar informação falsa para inscrição no RNTRC: multa de R\$ 6.000,00 (seis mil reais), cancelamento do RNTRC e impedimento de obter um novo registro pelo prazo de 2 (dois) anos.

IV - O TRRC efetuar transporte rodoviário de cargas por conta de terceiro e mediante remuneração:

a) em veículo automotor de cargas ou implemento rodoviário não cadastrado no RNTRC: multa de R\$ 750,00 (setecentos e cinquenta reais); e

b) sem estar inscrito no RNTRC ou com o registro suspenso, pendente ou cancelado: multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais).

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

Art. 20. Para efeito do art. 11 da Lei nº11.442, de 5 de janeiro de 2007, o expedidor ou o destinatário que deixar de fornecer documento comprobatório

do horário de chegada e saída do transportador nas dependências dos respectivos estabelecimentos, será punido com multa de 5% (cinco por cento) sobre o valor da carga, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), sendo aplicável o valor máximo da multa prevista quando não apresentado documento fiscal hábil a comprovar o valor da carga.

As infrações específicas previstas pela ANTT quanto ao transporte de produtos perigosos, estão relacionadas no CAPÍTULO VI - DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES, da Resolução nº 5998/2022:

Art. 42. As infrações classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em 4 (quatro) grupos:

I - Primeiro Grupo: punidas com multa no valor de R\$5.000,00 (cinco mil reais);

II - Segundo Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 1.400,00 (mil e quatrocentos reais);

III - Terceiro Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 1.000,00 (mil reais);

IV - Quarto Grupo: punidas com multa no valor de R\$ 600,00 (seiscentos reais);

§ 1º Na reincidência de infrações com idêntica tipificação, no prazo de 12 (doze) meses, a contar do trânsito em julgado da primeira infração cometida, a multa deverá ser aplicada com acréscimo de 25% em relação aos valores estabelecidos neste Artigo.

§ 2º Quando cometidas simultaneamente 2 (duas) ou mais infrações de diferentes tipificações serão aplicadas as penalidades correspondentes a cada uma delas.

As infrações do primeiro grupo são referentes a impedir ou dificultar a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos ou para os casos de operações realizadas em casos de expressa proibição da ANTT.

Algumas hipóteses atribuíveis ao transportador, passíveis de serem puníveis com a multa prevista para o Segundo Grupo são: transporte em veículos sem sinalização ou com ela incorreta/ilegível, em veículos que não sejam de carga ou com características técnicas inadequadas, transporte a granel em equipamento sem laudo de inspeção ou vencidos e transportar produtos incompatíveis entre si simultaneamente ou produtos perigosos juntamente com produtos já acabados destinados a uso ou consumo humano ou animal. Também o transporte, caso o condutor não possua o curso MOPP ou esteja com ele vencido, se os documentos obrigatórios não estiverem acompanhando a carga.

As multas previstas para o Terceiro Grupo são para as hipóteses de o transportador estar com a sinalização incompleta, sem o conjunto de equipamentos para emergências ou com seu conteúdo inadequado, se as embalagens apresentarem sinais de violação ou se a documentação obrigatória estiver ilegível ou incorretamente preenchida.

Por fim, o Grupo Quatro pune as infrações de manter a sinalização em veículos que não estiverem carregados com produtos perigosos ou utilizar a sinalização em desacordo ao regulamento, se o kit de emergência estiver incompleto e por fim se as embalagens dos produtos estiverem com sinalização incompleta/inadequada.

Ou seja, as ações do transportador relacionadas as infrações previstas são essencialmente significantes para casos de emergência. Haja vista, que em eventual acidente a ausência de equipamentos para contenção, que o condutor tenha o conhecimento do que fazer e das identificações visuais que indicariam os riscos a distância, comprometeriam a eficácia da contenção de danos. Nesse caso se o objetivo de criar uma infração é impedir determinada conduta, o regulamento da ANTT é pertinente.

Agora vejamos o que o Decreto Municipal prevê como infração relativa o transporte de produtos perigosos:

Art. 21. A inobservância das disposições estabelecidas neste decreto sujeitará o infrator às seguintes penalidades, aplicadas pelo DSV, sem prejuízo das demais sanções estabelecidas na legislação federal, estadual ou municipal:

I - multa prevista no inciso I do artigo 10 da Lei nº 11.368, de 1993, que, convertida e atualizada na forma da legislação vigente, corresponde a R\$ 4.617,50 (quatro mil, seiscentos e dezessete reais e cinquenta centavos);

II - Retenção do veículo até que seja sanada a irregularidade pelo responsável;

III - inclusão do infrator na relação das empresas que descumprem a regulamentação sobre transporte de produtos perigosos no âmbito da Cidade de São Paulo, consoante previsto no inciso III do artigo 15 deste decreto;

IV - Suspensão, por 15 (quinze) dias, da Licença Especial de Trânsito de Produtos Perigosos - LETPP;

V - Cancelamento da LETPP;

VI - Exclusão do Cadastro de Transportadores de Produtos Perigosos - CTPP.

§ 1º. O valor da multa prevista no inciso I do "caput" deste artigo será atualizado na forma da legislação municipal em vigor.

§ 2º. Na reincidência específica, a multa prevista no inciso I do "caput" deste artigo será aplicada em dobro.

§ 3º. O veículo retido na forma do inciso II do "caput" deste artigo poderá ser enviado a um dos pátios de retenção e transbordo.

§ 4º. A penalidade prevista no inciso III do "caput" deste artigo será cancelada assim que sanadas as irregularidades pertinentes e pagos os débitos eventualmente existentes.

A inobservância nesse caso seria da obrigação estipulada pelo art. 5º do mesmo Decreto:

Art. 5º. O transporte de produtos perigosos nas vias públicas do Município de São Paulo somente poderá ser realizado por transportador devidamente inscrito no Cadastro dos Transportadores de Produtos Perigosos - CTPPe **com veículos detentores da Licença Especial de Transporte de Produtos Perigosos - LETPP**, expedida pelo DSV. (grifo nosso)

Perceba que conforme evidenciado pelo trecho destacado, não basta o registro e todo o processo de licenciamento. O transporte ocorre de forma regular somente se a LETPP estiver no veículo.

Em suma, o transporte sem portar a licença, com valor atualizado em 2023 é passível de multa de R\$ 10.334,00 (dez mil trezentos e trinta e quatro reais), nos termos do inciso I, art. 10º da Lei nº 11.368/93 50 UFM, que em 2023 é de R\$ 206,68 (duzentos e seis reais e sessenta e oito centavos).

Insta salientar que nos termos da Lei nº 2.063/83, que dispõe sobre multas a serem aplicadas por infrações à regulamentação para a execução do serviço de transporte rodoviário de cargas ou produtos perigosos, nos termos dos seus art. 1º e 2º, as multas aplicadas por autoridade federal tem limite máximo de 250 (duzentas e cinquenta) obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional, valor que em 2023 seria de R\$ 6.468,77 (seis mil quatrocentos e sessenta e oito reais e setenta e sete centavos).

Como visto, as infrações previstas pela ANTT são relevantes para a prevenção de acidentes e mitigação de seus impactos, caso venham a ocorrer. Mas o decreto municipal, objeto deste estudo, não traz grande inovação no que tange a proteção dos seus munícipes. Haja vista, que o atual regulamento é robusto com extensa previsão como esmiuçado até o momento. De modo que é impossível não se questionar se as

infrações previstas pela prefeitura de São Paulo não teriam caráter meramente arrecadatário.

O cadastro prévio das operações rodoviárias, com indicação de equipe para atendimento de emergências e relatório das quantidades transportadas já é exigido pelo IBAMA, porém apenas no que se refere ao transporte interestadual. Sendo que para emitir a licença é necessário estar com as obrigações em dia com o órgão e recolher as taxas de fiscalização que não são insignificantes. A LETPP replica essas obrigações ao âmbito municipal, porém inova na forma de cálculo dos custos do processo administrativo de obtenção, ao sujeitar a obtenção a quantidade de produtos licenciados.

Além disso, os questionamentos da essência puramente arrecadatária do Decreto Municipal são reforçados pelas seguintes situações.

A primeira delas é que nos termos do art. 9, I, não serão emitidas licenças aos transportadores quando existirem débitos relativos aos veículos perante o Município de São Paulo. O que enseja a abertura de diversos Mandados de Segurança por parte dos transportadores que desejam operar regularmente e evitar mais infrações ainda mais nos valores absurdos para o transporte sem LETPP.

Uma simples pesquisa de jurisprudência do site do Tribunal de Justiça de São Paulo encontra 125 processos para a pesquisa livre do termo LETPP.

TUTELA DE URGÊNCIA/EMIÇÃO LICENÇA ESPECIAL TRANSPORTE PRODUTOS PERIGOSOS (LETPP) Pretensão da agravante, em sede de tutela de urgência, de que seja determinada a emissão da Licença Especial de Transporte de Produtos Perigosos (LETPP), em relação ao veículo de sua propriedade, afastando a exigência de quitação dos débitos relativos aos autos de infração indicados na petição inicial – Aplicação do art. 6º da Lei Municipal nº 11.368/1993 – Decreto Municipal nº 50.466/2009 que, em seu artigo 9º, ao condicionar a concessão da LETPP à demonstração de quitação de débitos municipais relativos ao veículo, extrapola, em princípio, os limites da lei que visa regulamentar - Decisão reformada para concessão da tutela de urgência requerida - Observância do disposto no art. 300 do Novo CPC – Preenchimento dos requisitos indispensáveis à concessão da medida – Precedentes deste Egrégio Tribunal. Recurso provido.

(TJSP; Agravo de Instrumento 2169362-97.2022.8.26.0000; Relator (a): Oscild de Lima Júnior; Órgão Julgador: 11ª Câmara de Direito Público; Foro Central - Fazenda Pública/Acidentes - 8ª Vara de Fazenda Pública; Data do Julgamento: 10/10/2022; Data de Registro: 10/10/2022)

A segunda é que a licença original é de porte obrigatório no veículo, nos termos do art. 19. Porém, ao contrário da licença do IBAMA que tem validade de 3 meses e emissão imediata, que pode ser reimpressa a qualquer momento inclusive. A LETPP deve permanecer por 1 (um) ano na cabine de um veículo. A própria prefeitura no link de perguntas frequentes na página do DSV especifica na questão nº42 que não é aceito cópias autenticadas, que o documento não pode ser plastificado e que em caso de perda, extravio ou deterioração da LETPP original, uma segunda via deverá ser solicitada.

Diante de todo o exposto, qual a relevância que o documento apresenta? A presença da licença original na cabine do veículo não dá mais segurança ao transporte para suscitar a penalização em mais de R\$ 10.000,00 (dez mil reais). O que se denuncia aqui não é uma ilegalidade da municipalidade em cobrar tarifa para concessão de licença ou aplicar penalidades, pois a proteção do meio ambiente e seus cidadãos é dever do município. Porém a legislação municipal nos termos atuais não está trazendo mais proteção de fato aos munícipes. Enquanto aumenta a burocratização do transporte e mais uma vez onera o transportador.

4.5 Responsabilidade legal em acidentes no transporte de produtos perigosos

O Código Civil de 2002, dispõem de capítulo exclusivo dedicado a Responsabilidade Civil. Segundo Carlos Roberto Goncalves (2023), quem pratica um ato, ou incorre numa omissão de que resulte dano, deve suportar as consequências do seu procedimento. Ou seja, em casos de acidentes durante as operações com produtos perigosos, o transportador tem obrigação legal de reparação.

Segundo o Manual de Produtos Perigosos, publicado pela Secretaria dos Transportes do Governo do Estado de São Paulo ([2004?]), a Política Nacional do Meio Ambiente, Lei nº 6.938/81, adotou a teoria da responsabilidade objetiva, para responsabilização de pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, que, direta ou indiretamente, causem degradação ambiental, independentemente de culpa, ou seja, o risco é que determina o dever de responder pelo dano.

Para Carlos Roberto Goncalves (2023), a responsabilidade objetiva funda-se num princípio de equidade, existente desde o direito romano: aquele que lucra com uma situação deve responder pelo risco ou pelas desvantagens dela resultantes. Em

suma, desde que exista um dano, deve ser ressarcido, independentemente da ideia de culpa. O autor também salienta que a responsabilidade civil segundo a teoria clássica, em três pressupostos: um dano, a culpa do autor e a relação de causalidade entre o fato culposo e o mesmo dano.

Portanto, dos três elementos que constituem a responsabilização, excluindo-se a culpa, em caso de acidente no transporte de produtos perigosos que resulte em dano, basta estabelecer o nexo causal entre a ação produzida e o dano efetivo. Assim, não há dúvidas que cabe ao transportador a responsabilidade civil de reparação, mesmo que tenha seguido à risca todo o regulamento para o transporte, pois a ausência de culpa não agirá como excludente.

Nesse caso, acerta a legislação Municipal, objeto deste estudo, em exigir que o transportador disponha de equipe de pronta resposta para o atendimento de emergências com produtos químicos. Haja vista que em caso de vazamentos o contato desses produtos com o meio ambiente pode originar diferentes tipos de impacto.

O documento exigido como visto é o Plano de Ação em Emergência (PAE), que deve fornecer as diretrizes para adoção dos procedimentos que rapidamente podem ser adotados em emergência, para minimização de impactos à população e ao meio ambiente. (AMBIPAR, 2023).

5 OS LIMITES DA COMPETÊNCIA MUNICIPAL

A Constituição Federal de 1988 confere aos municípios em seu art. 23, IV, competência comum para legislar sobre o meio ambiente e controle de poluição. Em sequência o art. 24, IV, estabelece a competência concorrente sobre o tema onde, cabe a União definir regras gerais e aos Estados suplementar. E por fim, o art. 30, I e II investe os Municípios do poder de legislar sobre interesse local e suplementar legislação federal e estadual no que couber:

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

VI - Proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas;

Art. 24. Compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar concorrentemente sobre:

VI - Florestas, caça, pesca, fauna, conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição;

§ 1º No âmbito da legislação concorrente, a competência da União limitar-se-á a estabelecer normas gerais.

§ 2º A competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

§ 3º Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades.

§ 4º A superveniência de lei federal sobre normas gerais suspende a eficácia da lei estadual, no que lhe for contrário.

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - Legislar sobre assuntos de interesse local;

II - Suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

Ou seja, a competência dos municípios para legislar sobre o transporte de produtos perigosos decorre da competência legislativa concorrente. Apesar da ANTT estabelecer o regulamento em âmbito nacional os municípios têm a prerrogativa de estabelecer normas complementares ou mais restritivas com o objetivo de garantir a segurança da população local e do meio ambiente, levando em consideração as particularidades e necessidades específicas de cada município.

De acordo com Pedro Lenza (2023), o município pode ser definido como pessoa jurídica de direito público interno e autônoma, como estabelecido pela Constituição Federal. O autor destaca a essencial diferença entre autonomia e soberania:

Como já alertamos, trata-se de autonomia, e não de soberania, uma vez que a soberania é um dos fundamentos da República Federativa do Brasil. Internamente, os entes federativos são autônomos, na medida de sua competência, constitucionalmente definida, delimitada e assegurada.

Os municípios se autoadministram e determinam sua própria legislação. O Supremo Tribunal Federal (STF), ao destacar a essência da autonomia municipal, estabeleceu que a autoadministração implica a capacidade decisória quanto aos interesses locais, sem delegação ou aprovação hierárquica (ADI 1.842, item 3 da ementa). Sendo que o interesse local diz respeito às peculiaridades e necessidades ínsitas à localidade, nos termos do art. 30, I, da CF/88. E a expressão “No que couber”, (art. 30, II, CF/88) deve ser interpretada restringindo-se ao interesse local. (LENZA, 2023).

Na mesma obra, Pedro Lenza destaca julgados do STF quanto a competência municipal para legislar sobre meio ambiente e controle da poluição. Seu conteúdo é relevante para compreensão, do que a corte suprema compreende que caberia a um município legislar sobre.

Em relação a uma proibição de queimada em canaviais, a Corte por unanimidade, “firmou a tese de que o Município é competente para legislar sobre o meio ambiente com a União e Estado, no limite do seu interesse local e desde que tal regramento seja harmônico com a disciplina estabelecida pelos demais entes federados (art. 24, inciso VI, c/c 30, incisos I e II, da Constituição Federal)” (RE 586.224, Rel. Min. Luiz Fux, j. 05.03.2015, Plenário, DJE de 08.05.2015).

Em outro caso, sobre multas aplicadas á veículos automotores com emissão excessiva de fumaça em igual perspectiva, o STF entendeu a legitimidade e constitucionalidade de legislação municipal (RE 194.704, Rel. Orig. Min. Carlos Velloso, red. p/ o ac. Min. Edson Fachin, j. 29.06.2017, Plenário, DJE de 17.11.2017).

Portanto, é relevante que o Município de São Paulo monitore o tráfego desses produtos dentro de seus limites. Mas a instituição de uma licença especial é o modo mais efetivo de fazer isso? Se cada cidade partir para isto, tendemos a um excesso de burocratização. Afinal o art. 178 da Constituição Federal traz essa previsão:

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade.

Não seria o caso, então, de atualizar a legislação federal que versa sobre transporte. Limitando a atuação dos municípios de modo que possam exercer seu direito de fiscalizar o trânsito em seu território e proteger seus cidadãos, mas sem onerar ou burocratizar as atividades econômicas que dependam do transporte de produtos perigosos.

Desde que o Decreto que instituiu a licença objeto deste estudo, fora publicado no Diário Oficial da Cidade de São Paulo, transportadores e suas entidades ficaram preocupados. Uma dessas entidades, chegou a se reunir com o prefeito a época Gilberto Kassab (SETCESP, 2009).

O Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (SETCESP) atua desde 1936, sendo o maior sindicato patronal da América Latina. Segundo eles a audiência com o prefeito foi solicitada pois a LETPP afetou negativamente a atividade, e traria problemas aos transportadores para conseguir suprir todas as exigências. Na ocasião, um de seus diretores disse:

O ideal é que tivéssemos uma única licença ambiental em todo o território nacional que de fato cumprisse o papel de garantir a segurança no transporte de produtos perigosos. E que o atendimento pudesse ser rápido e efetivo nos casos de acidentes. O envolvimento de órgãos públicos no desenvolvimento dos planos de emergência e atuação nas situações de emergência é, sem dúvida, primordial (SETCESP, 2009).

Novamente, esse trabalho não tem por objetivo atacar o direito de o município fiscalizar e regulamentar o transporte de produtos perigosos em seu território. Mas todo o exposto visa suscitar a discussão de outra forma de execução que não peque pelo excesso de burocratização ou onere demasiadamente as empresas que exerçam essa atividade.

Um exemplo de medida assertiva que sem sombra de dúvidas visa a proteção das pessoas e do meio ambiente é a Resolução ANTT n° 1.713/2006 que dispõe sobre o tráfego de produtos perigosos na Ponte Rio - Niterói. A qual proíbe, ao longo da Ponte Rio - Niterói, o transporte de produtos perigosos das classes:

- a) Classe 1: Explosivos;
- b) Subclasse 2.1: Gases inflamáveis;
- c) Subclasse 2.3: Gases tóxicos;

- d) Classe 3: Líquidos inflamáveis;
- e) Classe 4: Sólidos inflamáveis; substâncias sujeitas à combustão espontânea; substâncias que, em contato com água, emitem gases inflamáveis;
- f) Classe 5: Substâncias oxidantes e peróxidos orgânicos; e
- g) Classe 8: Substâncias corrosivas.

A medida se justifica pela grande extensão da ponte, onde diariamente transitam cerca de 130 mil veículos; pelas dificuldades de acesso e circulação para o atendimento de incidentes de grandes proporções com produtos perigosos; levando em consideração que altas temperaturas, como as desenvolvidas em acidentes com produtos inflamáveis, colocariam em risco a estabilidade de estruturas de aço e de concreto de alto desempenho, deixando-as suscetíveis ao colapso; e por fim que danos à estrutura da Ponte Rio Niterói, impedindo o trânsito de veículos, causarão prejuízos vultosos às populações das cidades do Rio de Janeiro e de Niterói.

6 FISCALIZAÇÃO DIGITAL

Uma licença municipal especial fazia sentido em 1993, quando a Lei nº 11.368 foi promulgada, mas talvez não seja mais aplicável ao mundo dos documentos eletrônicos, que possibilitam a fiscalização em tempo real de 100% dos transportes rodoviários executados no Brasil. Apesar de possível a implantação dessas tecnologias ainda está em andamento do país, segundo Aquino (2023) o maior desafio pode estar na integração e compartilhamento entre os órgãos.

Um documento em implantação que será essencial para a fiscalização digital é o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) instituído pela Lei nº 14.206/2021, trata-se de um documento exclusivamente digital, de geração e emissão prévias obrigatórias à execução da operação de transporte de carga no território nacional. O art. 3º da referida lei, elenca os objetivos do documento:

Art. 3º São objetivos do DT-e:

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

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

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

Apesar de tratar exclusivamente de obrigações administrativas instituídas pela administração pública federal, é possível que prefeituras formem convênios para acesso as informações necessárias para o controle do tráfego de produtos em seus territórios, nos termos do §3º, do art. 4º.

E a fiscalização eletrônica tanto é o futuro que inclusive o § 2º, do art. 4º, estabelece que novas obrigações administrativas deverão ser originalmente criadas de modo que seu cumprimento seja efetivado por meio de procedimento exclusivamente em formato eletrônico e integrado ao DT-e, na forma prevista em regulamento.

A legislação municipal objeto desse estudo precisa se atualizar a tendência elencada no §5º do art. 4º, pois a presença física de um documento não traz impactos na segurança.

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

§ 1º O DT-e contemplará dados e informações cadastrais, contratuais, logísticas, registrais, sanitárias, de segurança, ambientais, comerciais e de pagamento, inclusive valor do frete e dos seguros contratados, bem como informações decorrentes de outras obrigações administrativas relacionadas às operações de transporte de que trata esta Lei, na forma prevista em regulamento, assegurados a segurança dos dados e o sigilo fiscal, bancário e comercial das informações contempladas.

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

§ 4º Os convênios de que trata o § 3º deste artigo terão como cláusula a descontinuidade gradativa dos documentos físicos a serem incorporados ao DT-e que são de competência dos respectivos entes convenientes, no prazo máximo de 12 (doze) meses.

§ 5º A unificação de documentos e demais obrigações administrativas de que trata o caput deste artigo deverá desobrigar o transportador ou o condutor do veículo de portar versão física dos mesmos documentos ou obrigações durante as operações de transporte nas quais sejam exigidos.

§ 6º Como norma geral, as obrigações administrativas em matéria de transporte de carga no País a serem instituídas, a partir da vigência desta Lei, por órgãos e por entidades da administração pública estadual, municipal e distrital intervenientes em operações de transporte serão originalmente criadas para cumprimento por meio de procedimento em formato exclusivamente eletrônico.

De modo que são princípios da Política Nacional do DT-e, instituídos pelo Decreto Nº 11.313/2022:

- a) a eficiência da logística de transporte;
- b) a segurança jurídica;
- c) a liberdade econômica no setor de transportes;
- d) a transformação digital do setor público;
- e) a inovação e a pesquisa científica e tecnológica no setor de transportes;
- f) a modicidade tarifária; e
- g) a cooperação entre os entes federativos.

7 CONCLUSÃO

A atividade de transporte é imprescindível ao nosso modo de vida, trata-se da grande responsável por transferir os itens de consumo, sendo eles produtos acabados ou matéria prima, ao local de interesse onde serão utilizadas ou transformadas. No entanto, o transporte é apenas uma etapa da cadeia de suprimentos. Não cabe ao transportador determinar onde as mercadorias são retiradas e para onde serão levadas. Ressalvadas obviamente, as paradas para consolidação de carga, descanso de motoristas e outras necessárias para a concretização do transporte em si. A verdade é que o caminhão não circula porque o transportador assim deseja, mas porque foi contratado por alguém para isso. De modo que um veículo circula com mercadorias, visando atender uma demanda ou interesse da própria sociedade.

Não se pretende discutir aqui, a remuneração dos serviços de transporte, seria necessário um texto exclusivo para esmiuçar a defasagem do frete e a dificuldade que o setor enfrenta para o mercado aceitar seus custos operacionais. Ainda mais, para os que exercem o transporte de produtos perigosos, que como visto tem tantas obrigações acessórias, mas o custo por tonelada transportada em muita das vezes acaba sendo o mesmo que o da carga geral. Mas a sistemática de repasse do custo referente ao risco de produtos perigosos circulando pela cidade de São Paulo, mais uma vez onera o transportador, que enfrenta severas dificuldades em repassar esses custos aos seus clientes.

Clientes esses que são os grandes responsáveis pela circulação desse tipo de produto no município. Haja vista que, dentro do perímetro urbano a maioria dos produtos perigosos que circulam pelas vias municipais, tem a própria cidade como origem ou destino. Ou seja, a atividade industrial ou polo de consumo desses produtos está alocado na própria cidade. Porque mais uma vez, o que o veículo de quem exerce o transporte como atividade econômica transporta, responde a um interesse ou demanda da própria sociedade.

O que está dentro da capacidade do transportador decidir é a forma como executará o transporte. Seu arbítrio reside na escolha do veículo, em determinar a rota, contratar mão de obra devidamente qualificada, observar e cumprir de todo o regramento pertinente a atividade que pretende executar. De modo que se transportar

produtos perigosos, sem a devida sinalização no veículo, por exemplo, estará sujeito as penalidades previstas. Do mesmo modo, vimos que como trata-se de responsabilidade civil objetiva, o transportador também é responsável por todo dano que eventual acidente venha a causar, além da aplicação das sanções pertinentes.

Portanto, se a Prefeitura de São Paulo chegou à conclusão de que os riscos, que a circulação de produtos perigosos em suas vias, deve ensejar uma arrecadação complementar para patrocinar os custos de fiscalização e outros. Os dados analisados demonstram que a via adotada pela instituição da LETPP não está cobra de forma direta, a quem de fato, coloca esse tipo de produto em circulação no município. Excluindo-se os casos de passagem pela cidade, a movimentação desses produtos implica em uma pessoa física ou jurídica comprando ou vendendo, de dentro do próprio município. Hipótese essa, que a utilização desse tipo de produto deve ser analisada na concessão do alvará que libera o exercício da atividade, para a cobrança de taxa adicional pelo risco a que estaria expondo os munícipes.

O segundo ponto crítico em relação a LETPP é referente a sua contribuição para o regulamento geral que já existia. Como visto, o arcabouço jurídico do país regula a atividade de transporte de produtos perigosos em diferentes aspectos e é amparado por diversos órgãos engajados na segurança e fiscalização dessa atividade. O ordenamento geral, cuja maior fonte é a ANTT, estipula obrigações fundamentadas, que visam a prevenção de acidentes e mitigação de impactos de forma pormenorizada, sendo fruto de décadas de estudo e aprimoramento.

Nos capítulos desse texto foi possível constatar que todas as exigências do regulamento para transporte rodoviário perigosos são imprescindíveis. Existe uma razão para dividir os produtos em classes conforme suas características, que seja, para evitar a incompatibilidade química que possa ocasionar reações espontâneas no contato ou consequências de maior magnitude em acidentes. A sinalização exigida, coloca os envolvidos em alerta e a distância já é possível determinar as medidas iniciais adequadas para aquela emergência. Do mesmo modo, o motorista envolvido deve ter treinamento específico e o veículo equipamentos para medidas emergenciais. Tudo isso com previsão legal de sanções para o descumprimento, com valores que variam de R\$ 600,00 a R\$ 1.400,00.

Porém o decreto municipal criou três obrigações ao transportador que já exercia a atividade regularmente. Quais sejam, estar cadastrado junto a prefeitura, possuir contrato com empresa de pronto atendimento a emergências e tráfegar com a licença original dentro da cabine do caminhão.

O cadastro junto a prefeitura não é uma exigência descabida, apesar da forma de precificação da taxa, e está dentro da competência municipal de cuidar dos interesses locais. Como visto, os produtos perigosos podem ter consequências mais severas em contato com a natureza ou com as pessoas, então uma equipe especializada de pronta resposta para emergências também é uma inovação pertinente. Pois apesar do conhecimento do motorista e os equipamentos de emergência a disposição durante o transporte, para contenção e limpeza na maioria das vezes somente isso não será suficiente. Então, concordamos com o legislador municipal em criar essa obrigação, tal como o IBAMA para o transporte interestadual de produtos perigosos.

No entanto, a terceira obrigação não goza de nenhuma razoabilidade. A presença da licença original, sem plastificação, na cabine do veículo no momento do transporte, em absolutamente nada contribui para o aumento da segurança durante a operação. E, no entanto, é o descumprimento com a maior penalização possível, prevista no decreto municipal, chegando ao surpreendente valor de R\$ 10.334,00. Diante desta constatação e de que não serão concedidas licenças, aos solicitantes que estiverem com débitos perante a prefeitura. No caso, se uma infração estiver sendo questionada administrativamente e o recurso não for julgado pelo DSV, antes da LETPP perder a validade, a renovação será indeferida, sujeitando o interessado a impetrar mandado de segurança para obtenção da licença e operar legalmente. Acaba sendo difícil afastar suposições de caráter meramente arrecadatários na exigência da licença.

Ainda mais se considerarmos que é possível que a Prefeitura Municipal, via convênio com outros órgãos, possa monitorar em tempo real 100% das operações de transporte que ocorrem em seu território por meio da fiscalização digital. Todas as informações como origem, destino, tipo de produto, volume e quantidade são informações que constam nas documentações eletrônicas obrigatórias de frete. Não se questiona o direito do ente de fiscalizar, apenas busca-se evidenciar que a forma

atualmente executada não é a mais eficiente, nem eficaz e gera custos excessivamente altos que são injustificáveis.

A competência concorrente é uma forma de repartição vertical de competências entre os entes federados, que permite que eles possam legislar sobre os mesmos temas, mas com limites e critérios definidos pela Constituição. Esse é o modelo atual, que permite que os municípios, com o objetivo de proteger os interesses locais criem obrigações como a LETPP. Porém, em uma situação hipotética onde outros resolvam fazer o mesmo, estaríamos diante de um cenário de burocratização que inviabilizaria operações essenciais ao funcionamento das cidades. Lembrando que o etanol, diesel e gasolina consumido diariamente aos milhares de litros em todas as cidades do Brasil, são produtos perigosos. E atender a essa demanda exige transporte diário desses combustíveis por vias municipais.

Por isso, diante do que se evidencia por essa pesquisa se conclui que o Decreto Nº 96.044, de 18/05/88 carece de atualização ou que a ANTT especifique o regulamento de modo que Câmaras Legislativas Estaduais e Municipais não se apropriem dessa atividade essencial para promover captação de recursos aos seus entes, penalizando mais uma vez quem move o Brasil.

REFERÊNCIAS

AMBIPAR. **Emergency Response**: gerenciamento de crises e atendimento a emergências ambientais. Gerenciamento de crises e atendimento a emergências ambientais. 2023. Disponível em: <https://ambipar.com/segmentos/transportadoras-e-armazenagem/>. Acesso em: 21 out. 2023.

ANTT– Agência Nacional de Transportes Terrestres. **ANTT estende proibição de tráfego de produtos perigosos para Avenida Portuária (RJ)**: o objetivo foi garantir a segurança da via e da população moradora da região. 2021. Infraestrutura, Trânsito e Transportes. Disponível em: <https://www.gov.br/anttp/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/antt-estende-proibicao-de-trafego-de-produtos-perigosos-para-avenida-portuaria-rj>. Acesso em: 01 out. 2023.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Produtos Perigosos**. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/anttp/pt-br/assuntos/cargas/produtos-perigosos>. Acesso em: 30 set. 2023.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Resolução nº 5.947, de 01 de junho de 2021**. Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e aprova as suas Instruções Complementares, e dá outras providências. Brasília, DF, 02 jun. 2021. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-5.947-de-1-de-junho-de-2021-323561273>. Acesso em: 26 set. 2022.

ANTT– Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Resolução nº 5998, de 03 de novembro de 2022**. Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, aprova suas Instruções Complementares, e dá outras providências. Brasília, DF, Disponível em: https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=abrirTextoAto&link=S&tipo=RES&numeroAto=00005998&seqAto=000&valorAno=2022&orgao=DG/ANTT/MI&codTipo=&desItem=&desItemFim=&cod_modulo=161&cod_menu=5408. Acesso em: 07 set. 2023.

AQUINO, Afonso Rodrigues de; PALETTA, Francisco Carlos; ALMEIDA, Josimar Ribeiro de (org.). **Risco Ambiental**. São Paulo: Blucher, 2017. Livro. (1 recurso online). ISBN 9788580392401. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/books/9788580392401>. Acesso em: 14 set. 2023.

ARAUJO, Julyver Modesto de. **CTB Digital**: art. 260. Art. 260. 2017. Perakons. Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/comentario/comentario260>. Acesso em: 26 set. 2023.

BRASIL. IBAMA. (org.). **Produtos Perigosos**. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/ibama/pt-br/acesso-a-informacao/perguntas-frequentes/produtos-perigosos>. Acesso em: 22 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001**. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de

Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Brasília, DF, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/L10233.htmcompilado.htm. Acesso em: 1 out. 2022.

CETESB. Companhia Ambiental do Estado de São Paulo. **Emergências Químicas: SIEQ** - Sistema de Informações sobre Emergências Químicas. Possibilita ao usuário realizar sua própria consulta sobre os atendimentos realizados pela CETESB, desde 1978 até a presente data. 2010. Disponível em: <https://sistemasinter.cetesb.sp.gov.br/emergencia/relatorio.php>. Acesso em: 04 out. 2022.

CNT. Pesquisa CNT perfil empresarial 2021: transporte rodoviário de cargas. – Brasília: CNT, 2022. 123 p.: gráficos. Disponível em: <file:///C:/Users/maria/Downloads/Pesquisa%20CNT%20Perfil%20Empresarial%20%E2%80%93%20Transporte%20Rodovi%C3%A1rio%20de%20Cargas.pdf>. Acesso em: 09 out. 2023.

GASIOLA, G. G. **Regulação inteligente: estudo sobre a introdução de sistemas automatizados para a fiscalização do transporte rodoviário de produtos perigosos**. 2020. 152 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Elétrica) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.

GONCALVES, Carlos R. **Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil. v.4**. [São Paulo]: Editora Saraiva, 2023. E-book. ISBN 9786553628410. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786553628410/>. Acesso em: 21 out. 2023.

LENZA, Pedro. **Direito constitucional**. 27. ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2023. Livro. (1 recurso online). (Esquematizado®). ISBN 9786553624900. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/books/9786553624900>. Acesso em: 14 set. 2023.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. 33. ed., rev. e atual São Paulo: Malheiros, 2016. 1151 p., 21 cm. Inclui bibliografia e índice. ISBN 9788539203475 (broch.).

SÃO PAULO. **Decreto Municipal nº 50.446 de 20 de fevereiro de 2009**. Regulamenta o transporte de produtos perigosos por veículos de carga nas vias públicas do Município de São Paulo, nos termos da legislação específica. São Paulo, SP: Secretaria do Governo Municipal, 2009. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-50446-de-20-de-fevereiro-de-2009#>. Acesso em: 26 set. 2022.

SÃO PAULO. Secretaria de Meio Ambiente. Prefeitura Municipal de São Paulo. **Produto Perigoso**. 2023. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/produtos_perigosos/index.php?p=3826. Acesso em: 30 set. 2023.

SÃO PAULO. Secretaria de Mobilidade e Trânsito. Prefeitura Municipal de São Paulo. **Transporte de Produtos Perigosos: perguntas frequentes relativas ao trânsito de produtos perigosos**. Perguntas Frequentes relativas ao Trânsito de Produtos Perigosos. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/perguntasfrequenteproductosperigosos_1566334708.pdf. Acesso em: 30 set. 2023.

SECRETARIA DOS TRANSPORTES, [2004?]. **Manual de Produtos Perigosos**. [S.l.]: Governo do Estado de São Paulo.

SETCESP (São Paulo). **SETCESP pede audiência com o prefeito**. 2009. Disponível em: <https://setcesp.org.br/noticias/setcesp-pede-audiencia-com-o-prefeito/>. Acesso em: 07 out. 2022.

SPITZCOVSKY, Celso. **Direito Administrativo**: Esquematizado. São Paulo: Saraiva, 2018.

UNITED NATIONS. **Recommendations on the Transport Of Dangerous Goods: Model Regulations**. 22. ed. New York: United Nations Publications, 2021. 2 v. Disponível em: https://unece.org/sites/default/files/2021-09/ST-SG-AC10-1r22e_Vol1_WEB.pdf. Acesso em: 04 out. 2022.