OS IMPACTOS DO MARCO REGULATÓRIO JUNTO AOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS

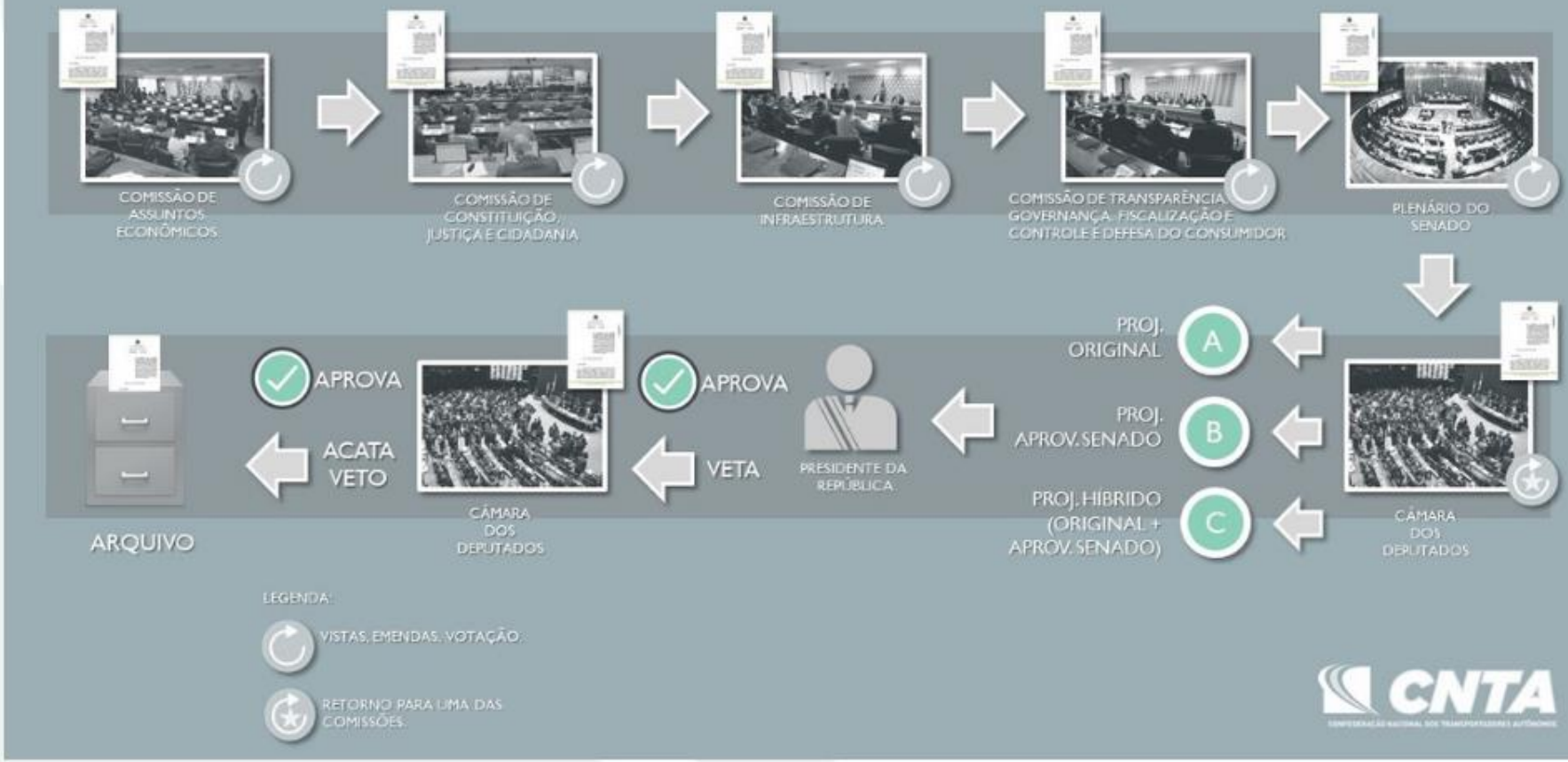
Análise jurídica do texto, considerando as emendas propostas pelo relator da CAE no Senado Federal

Advogado Responsável: *Alziro da Motta Santos Filho*

Fase atual de tramitação:

Aguardando apreciação do Relatório do Senador Luiz do Carmo pela CAE do Senado Federal

ENTENDA COMO SERÁ A TRAMITAÇÃO DO MARCO REGULATÓRIO DO TRC



PONTOS A SE DESTACAR NO TEXTO DO TRC

Câmara dos Deputados PLC 75/2018	COMENTÁRIOS	PROPOSTA CNTA
Art. 11. Fica criado o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de registro obrigatório nas operações de transporte rodoviário de cargas. ~~§ 3º A responsabilidade pelo registro do DT-e é da ETC, do OL, da CTC ou do TCP, sendo, em todas as categorias, obrigatória para a emissão a propriedade de ao menos um veículo automotor.~~ § 4º Nos casos de extração de madeira, mudança, transporte municipal, em regiões metropolitanas ou intermunicipais, ou quando o transporte tiver origem ou destino em estabelecimento rural, o TAC, a ETPP ou o contratante poderão registrar o DT-e, nos termos de regulamento.	O DT-e é uma ferramenta muito esperada pelo setor, mas deve vir em substituição a todos os outros documentos fiscais existentes que acobertam a operação de transporte. O DT-e deve vir para simplificar o setor, e não para agregar burocracia. Como é sabido que o Governo Federal está lançando já o DT-e no formato de documento único, este artigo deve ser suprimido e reavaliado tanto pela ANTT, como pelo Ministério da Infraestrutura e Ministério a Fazenda, a fim de averiguarem a necessidade de permanecer, ou mesmo de ser suprimido. **Porém, o que prejudica os autônomos é que o §3º estabelece que somente ETC, OL CTC ou TCP emitirão tal documento e o TAC não. Em decorrência disso, o TAC fica impedido de realizar contratação direta.**	Ou se exclui o parágrafo 3º, ou se possibilita ao autônomo emitir o DT-e por pessoa física, para possibilitar a contratação direta.

Art. 12. Além dos seguros cuja contratação é determinada por acordos, tratados, convenções internacionais ou por leis especiais, as pessoas físicas ou jurídicas que prestem serviço de transporte rodoviário de cargas são obrigadas a contratar os seguros de: I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C): para cobertura de danos ou prejuízos causados à carga transportada, em decorrência de acidentes rodoviários, quando se tratar de ETC, OL e CTC; II – Responsabilidade Civil/Desaparecimento de Carga (RC-DC): para cobertura de assalto, roubo ou furto da carga, quando se tratar de ETC, OL e CTC; III – Responsabilidade Civil por Veículos/Danos Materiais e Danos Corporais (RCV-DM/DC): para cobertura de danos causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de carga. § 1º A responsabilidade pela contratação dos seguros de que tratam os incisos I e II do caput deste artigo é do transportador ou cooperativa, conforme o caso, cabendo exclusivamente a estes a escolha da seguradora, vedada a	**Aqui, mais uma vez se veda a contratação direta do autônomo impedindo-o de emitir os seguros obrigatórios de RCTR-C ou do RC-DC.** **Para viabilizarmos a contratação direta, o TAC deve ter a mesma liberdade da ETC, ou CTC em contratar ditos seguros.**	1º) Possibilitar ao TAC e ao EMBARCADOR contratar os seguros obrigatórios dispostos nos incisos I, II e III. 2º) A vedação do parágrafo primeiro deve se dar somente quando a conatação é com ETC ou CTC. Quando a contratação for direta com o TAC, pode tanto este como o contratante contratar ditos seguros.

estipulação de apólice pelo contratante do serviço de transporte. ... § 5º O seguro de que trata o inciso III do caput deste artigo poderá ser feito em apólice globalizada, envolvendo toda a frota, sem a necessidade de nomear individualmente os veículos, **"em valor mínimo estabelecido em regulamento"**. ... ~~§ 7º Excepcionalmente, admite-se a contratação do seguro RC-DC pelo contratante do serviço, quando o transporte for de produto de origem agrícola, em caso de contratação direta do TAC ou ETPP, e, neste caso, o contratante do serviço fica responsável por eventuais perdas, sem qualquer ônus ao transportador, sem prejuízo do disposto no § 4º deste artigo.~~ ~~§ 8º É nula a pactuação de qualquer instrumento ou cláusula que estabeleça a dispensa de direito de regresso ou que tenha por objeto isentar o transportador de ação de regresso por parte da seguradora ou do próprio contratante do serviço, em relação aos seguros previstos nos incisos I e II do caput deste artigo~~.	**Além disso, o parágrafo 8º deve ser eliminado, pois beneficia a seguradora e prejudica o transportador.** **Sempre que houver uma cobertura realizada na operação de transporte, especialmente da carga e dos dados desta em relação a terceiros, todos os transportadores subcontratados devem se beneficiar desta cobertura e estarem protegidos contra o direito de regresso das seguradoras.**	3º) Excluir o parágrafo 7º, diante das duas sugestões anteriores. 4º) Suprimir § 8º.

Art. 13. As associações e cooperativas de transporte rodoviário de cargas, devidamente instituídas por regulação especial e constituídas nos termos da lei, assegurada a participação, a interveniência ou a intermediação de corretor de seguros, habilitado e registrado na Superintendência de Seguros Privados (Susep), ficam autorizadas a operar o auxílio mútuo, por meio de autogestão e rateio dos prejuízos, nos casos de roubo, furto, colisão e incêndio de veículos dos transportadores, proporcionando aos seus associados e cooperados a prevenção e a reparação dos danos sofridos ou provocados, por eventos ocorridos. ... ~~§ 2º A autorização para composição, funcionamento e extinção das associações e cooperativas mencionadas no caput deste artigo será concedida, respectivamente, pelo sistema representativo da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat), da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) ou da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (ABCAM), as quais deverão comunicar este ato à Susep e encaminhar cópia da documentação pertinente na forma digital.~~	Absolutamente sem qualquer razão de existir se exigir que as associações tenham que pedir autorização para funcionamento para uma entidade de classe, seja qual for ela. Ressalta-se desde logo que a CNTA não tem qualquer interesse nesta função para si. Já com relação às cooperativas, desnecessário regular nesta lei, já que a criação de cooperativas está contida na LEI Nº 5.764/71 – Lei Geral das Cooperativas.	Suprimir parágrafo 2º.

Art. 21. O pagamento do serviço de transporte ao TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança, ou por outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT, a critério do prestador de serviço. ... § 2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, são subsidiariamente responsáveis pela obrigação prevista no caput deste artigo, resguardado o direito de regresso. § 3º As tarifas bancárias decorrentes de pagamento eletrônico de frete ao TAC correrão por conta do responsável pelo pagamento, ~~até o limite de 1 (uma) transferência e 2 (dois) saques por operação de transporte.~~	**No Parágrafo 2º.** o Marco TRC propõe uma redução ao direito do autônomo, sendo que atualmente a responsabilidade é solidária e o texto pretende passar para subsidiária, o que dificulta as chances de receber os seus direitos. **O mesmo ocorre no parágrafo 3º, já que a lei atual não impõe limites.**	**1. Sugestão ao parágrafo 2º. Há que ser mantida a responsabilidade solidária, tal qual já definido pela Lei 11.442/07, em seu artigo 5-A, §2º.** **2. Há que ser mantido o direito já conquistado e fixado na redação do §7o. do art. 5-A da Lei 11.442/07, que não traz o limite de operações bancárias.** **Segue sugestão de texto:** § 2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o consignatário e o proprietário da carga, são solidariamente responsáveis pela obrigação prevista neste artigo, resguardado o direito de regresso. § 3º As tarifas bancárias ou pelo uso de meio de pagamento eletrônico relativas ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC correrão à conta do responsável pelo pagamento.

Art. 19. As condições do contrato de transporte de carga de que tratam os arts. 16 a 28 desta Lei poderão ser ajustadas mediante acordos individuais ou coletivos celebrados entre contratante e contratado, respeitados os valores de piso mínimo de frete de que trata a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018.	Dentre os artigos 16 a 28, estão os seguintes direitos dos caminhoneiros: 1. Foro do domicílio do TAC para ajuizar ações (art. 18, §2º) 2. Pagamento do serviço de transporte (art. 20) 3. Multa ao contratante por inadimplência (art. 20 §único) 4. Toda a regulação do PEF – art. 21 e seus parágrafos. 5. Vedação de descontos por parte do contatante (art. 22) 6. Custos do transporte pelo contratante (art. 23) 7. Toda a regulação da estadia 8. Perdas e avarias.	Artigo mais prejudicial aos autônomos de todo o projeto de lei. Deve ser excluído, visto que possibilita que todos esses direitos arrolados na coluna ao lado sejam negociados em contato, mesmo em patamares inferiores aos limites da lei.

Art. 25. O transportador informará ao contratante ou ao destinatário, quando não pactuado no contrato ou no documento fiscal de transporte, o prazo previsto para a entrega da mercadoria, conforme regulamentação da ANTT. ... § 2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos, contados da data estipulada, o contratante ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las poderá declará-las perdidas, ~~salvo em caso de ocorrência de trânsito, de problemas de trafegabilidade, de quebra do veículo, de fiscalização de trânsito, que deverão ser comunicados pelo transportador ao contratante.~~ ... § 4º Sem prejuízo do direito do transportador de cobrança da armazenagem, a carga de que trata o § 3º deste artigo ficará à disposição do interessado pelo prazo de 15 (quinze) dias após a comunicação, se outra condição não for pactuada, findo o qual, se não for retirada, será considerada abandonada, e ficará o	**1º. As exceções previstas no parágrafo 2º acabam por prejudicar os caminhoneiros, pois aumentam o custo da operação de transporte e desestimulam a contratação de caminhões com mais idade, visto que podem ter pane na estrada e mesmo assim, o transportador não poderia ser responsabilizado. Isso, apesar de parecer um benefício, acaba por prejudicar os caminhoneiros mais carentes. Necessário se adequar a redação dos parágrafo 2º e 4º.**	§ 2º Se as mercadorias não forem entregues dentro de 30 (trinta) dias corridos, contados da data estipulada, o contratante ou qualquer pessoa com direito de reclamá-las poderá declará- las perdidas. § 4º Sem prejuízo do direito do transportador de cobrança pela armazenagem da carga, por conta do contratante dos serviços, esta ficará à disposição do interessado pelo prazo de 15 (quinze) dias, contados da data em que for devidamente comunicado de tal fato, se outra condição não for pactuada, findo o qual, se não for retirada, será considerada abandonada, e ficará o transportador autorizado a dar-lhe o destino que entender apropriado.

transportador autorizado a dar-lhe o destino que entender apropriado. ~~§ 5º Sem prejuízo do valor do frete, se não for a carga retirada ou descarregada, o contratante ficará obrigado a indenizar o transportador pela armazenagem no valor previsto em contrato ou no documento de transporte, pelo tempo total em que a carga ficar à disposição.~~ § 6º Se ~~a carga for perecível e~~ houver recusa de recebimento pelo destinatário, por problemas alheios ao transportador, o contratante ficará responsável pelo destino correto e pelo descarte da carga e ficará sujeito ao pagamento do frete da viagem e do deslocamento de ida e volta até o local por ele designado, acrescido dos impostos e taxas correspondentes. ... ~~§ 9º Salvo outra condição pactuada em contrato, no caso de devolução, parcial ou total de carga, embalagem ou paletes, o contratante pagará ao transportador, no mínimo, o valor equivalente ao frete de ida, considerada a capacidade total de transporte do veículo, inclusive reboques, acrescido das devidas taxas, impostos e pedágios, na forma da lei.~~	**2º. O parágrafo 5º trata da mesma matéria contida no art. 26, porém, aqui permite estabelecer os critérios da estadia por meio de contrato, o que é prejudicial ao caminhoneiro, devido à sua vulnerabilidade na negociação do contrato de transporte. Por isso, deve ser excluído para não se confundir com o texto do art. 26.** **3º. A regra do parágrafo 6º. Não deve ser somente para produtos perecíveis, mas para todos os tipos de cargas, sob pena de perdimento da mercadoria em favor do transportador.** **Parágrafo 9º. Deve ser excluído pois conflita com o pár. 6º. Acima.**	Suprimir §5º. § 6º Se houver recusa de recebimento da carga pelo destinatário, por problemas alheios ao transportador, o contratante do serviço de transporte ficará responsável pelo destino correto ou pelo descarte da carga, bem como pelo pagamento do frete da viagem e do deslocamento de ida e volta até o local por ele designado para o efetivo descarregamento, acrescido dos impostos e taxas correspondentes, sob pena de perdimento, em favor do transportador, independente das perdas e danos. SUPRIMIR §9º.

Art. 26. O prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de cinco horas, contadas da chegada ao endereço de carregamento ou descarga, após as quais será devida ao transportador a importância equivalente a R$ 1,63 (um real e sessenta e três centavos) por tonelada/hora ou fração. § 1º A importância de que trata o caput deste artigo será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) ou outro índice que venha a sucedê-lo. § 2º No caso de bem perecível, mercadoria com validade a expirar ou produto perigoso, poderá ser ajustado prazo máximo de descarregamento reduzido, conforme a natureza da mercadoria, mediante ajuste entre as partes. § 3º O contratante ou o destinatário da carga são obrigados a registrar o horário de chegada do veículo nas dependências dos respectivos estabelecimentos, nos termos de regulamento, sujeitando-se, em caso de descumprimento, a multa administrativa. § 4º Se não houver o registro por parte do contratante ou destinatário da carga, será considerado como horário de chegada o	A regulamentação atual da estadia está perfeitamente adequada às necessidades do mercado, tal qual posta na Lei 11.442/07, especialmente em seu artigo 11. A sugestão é não alterar o artigo 11, ou, apenas replica-lo aqui, sem qualquer modificação, considerando ainda que a atualização do valor constante no dito artigo 11 se opera desde 2015, sendo que qualquer transposição deste direito para o presente PL, deve levar isso em consideração para não reduzir o direito dos caminhoneiros, já conquistado. Itens prejudiciais: 1º. Temos hoje atualização desde 2015. A atualização proposta pelo PL, resulta em valor menor de estadias. Alterar **parágrafo primeiro.** 2º. Substituir texto proposto no **parágrafo 3º.**, pela redação original do §9º. do artigo 11 da Lei 1.442/07, com as alterações trazidas pela Lei 13.103/15.	Art. 26. O prazo máximo para carga e descarga do Veículo de Transporte Rodoviário de Cargas será de 5 (cinco) horas, contadas da chegada do veículo ao endereço de destino, após o qual será devido ao Transportador Autônomo de Carga - TAC ou à ETC a importância equivalente a R$ 1,38 (um real e trinta e oito centavos) por tonelada/hora ou fração. § 1º A importância de que trata o caput será atualizada, anualmente, de acordo com a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor - INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que o suceder, definido em regulamento, tomando por termo inicial de atualização, a data de sua fixação pela Lei 13.103 de 02 de Março de 2015. § 3º. O embarcador e o destinatário da carga são obrigados a fornecer ao transportador documento hábil a comprovar o horário de chegada do caminhão nas dependências dos respectivos estabelecimentos, sob pena de serem punidos com multa a ser aplicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que não excederá a 5% (cinco por cento) do valor da carga.
registrado pelo transportador, conforme regulamentação da ANTT. § 5º O previsto neste artigo poderá ser ajustado mediante acordo, conforme o regulamento.	Texto do **parágrafo 5º. Extremamente prejudicial aos autônomos, pois possibilita que tudo seja tratado em contrato.** **Por último, texto do projeto retira importante direito dos caminhoneiros que permite que a estadia seja calculada desde o horário da chegada, nos termos previstos no parágrafo 8º. Do art. 11 da Lei 11.442/2007**	SUPRIMIR § 5º INCLUIR §8º. § 8º Incidente o pagamento relativo ao tempo de espera, este deverá ser calculado a partir da hora de chegada na procedência ou no destino.

CAPÍTULO V **DA RESPONSABILIDADE ~~SUBSIDÍARIA~~ NO TRANSPORTE DE CARGAS**		DA RESPONSABILIDADE NO TRANSPORTE RODOVIARIO DE CARGAS, OK
Art. 74. Além dos nomeados nos arts. 3º e 4º desta Lei, também são responsáveis subsidiários pelo cumprimento desta Lei, no que competir a cada um e no que determinar este artigo, as seguintes categorias: I – contratante: pessoa física ou jurídica contratualmente responsável pelo pagamento direto do frete ao transportador para prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas e serviços correlatos;	**Necessário se alterar isso para facilitar o respeito aos direitos dos TAC´s, tal qual atualmente previsto na lei 11442/2007 e na Lei 10.209/01..**	Art. 74. No que tange às obrigações contidas nesta lei são responsáveis solidários, as seguintes categorias: OK NOVA REDAÇAO

Art. 29. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de cargas, nas rodovias brasileiras, devendo ser utilizado meio eletrônico definido em regulamento. ... § 2º No caso de subcontratação, a transportadora subcontratante é responsável ~~subsidiária~~ pelo pagamento do pedágio. ...	Emenda extremaente prejudicial, pois retira, no **caput**, a vedação do pagamento em dinheiro. Sugestão de alterar a redação. Além disso, a redação atual do PL é confusa, sendo nossa proposta a de trazer toda a redaão que trata do Vale-Pedagio, na Lei 10209/2001 para o Marco, com a inclusão Alterar no parágrafo 2º. A responsabilidade subsidiária por solidária, para dar maior segurança ao TAC.	Art. 29. O vale-pedágio é obrigatório na contratação de serviços de transporte rodoviário de cargas, devendo ser antecipado pelo embarcador ao transportador, independente do valor do frete, no valor necessário à circulação do entre a origem e o destino final, em modelo próprio definido em regulamento da ANTT, SENDO VEDADO O PAGAMENTO EM ESPECIE. § 1º - Para efeito do caput, considera-se embarcador: I – O proprietário originário da carga; II – O contratante do serviço de transporte rodoviário de cargas; II – A ETC que subcontratar o TAC para realizar o serviço de transporte rodoviário de cargas. § 2º - O Embarcador e seus equiparados, constantes no § 1º deste artigo, respondem SOLIDARIAMENTE pelas obrigações constantes nesta lei, inerentes ao Vale-Pedágio.

PROPOSTAS DA CNTA

1. Retirar todas as propostas de alteração da Lei 11.442/07 e da Lei 10.209/01 que prejudiquem os caminhoneiros, mantendo intocados os direitos dos caminhoneiros já estabelecidos (Estadia, PEF e Vale-Pedágio – nada disso deve ser alterado).

2. Retirar do texto as limitações à contratação direta do TAC (DT-e e seguros obrigatórios)

3. Revisar a o texto para aprimorar a sua redação. Temos, por exemplo, 14 trechos repetidos no texto do Marco que devem ser suprimidos.

4. Manter as alterações benéficas do M-TRC, tais como:

a. criação da indenização por descumprimento do PEF;

b. criação de fóruns de representação com participação dos caminhoneiros;

c. obrigação dos contratantes em arcar com as despesas indiretas do transporte, tais como: carga, descarga, encordoamento, etc...

5. A categoria deve se utilizar dos canais da CNTA (Sindicatos, Federações e Confederação) para enviar suas sugestões ao texto do Marco do TRC.

OBRIGADO!

E-mail: juridico@cntabr.org.br
Telefone: (41) 9 9995-2299
www.cntabr.org.br

CNTA
CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS