

O Plenário da Câmara dos Deputados aprovou nesta quarta-feira (20) o novo marco regulatório do transporte de cargas no Brasil, que disciplina questões como frete, seguro, relações contratuais e penalidades do Código de Trânsito Brasileiro.

O texto aprovado, um substitutivo do deputado Nelson Marquezelli (PTB-SP) ao Projeto de Lei 4860/16, da deputada Christiane de Souza Yared (PR-PR), será enviado ao Senado. Esse projeto está apensado ao PL 1428/99.

Segundo o texto, todos os veículos continuarão a necessitar de inscrição no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas (RNTRC) perante a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Entretanto, a proposta muda a quantidade de caminhões em posse dos transportadores autônomos (TAC), que são os motoristas donos do próprio veículo. Eles poderão ter de 1 a 3 caminhões. Nas cooperativas (CTC), que podem ser formadas tanto por pessoas físicas quanto jurídicas, não há especificação da quantidade de veículos, mas quem dela participar não poderá mudar de categoria por 12 meses.

Já a empresa de transporte de cargas (ETC) deverá ter, no mínimo 11 caminhões – e a capacidade da frota deve ser de um mínimo de 180 toneladas. O operador logístico (OL) segue os mesmos critérios, mas pode atuar em serviços de estoque e armazenagem.

Capital social mínimo

O substitutivo estabelece capital social mínimo para as empresas do setor. Esse capital é expressado em uma moeda usada pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), o Direito Especial de Saque (DES), cujo valor deriva de uma cesta das principais moedas internacionais com revisão a cada cinco anos. Sua cotação é diária, e o valor hoje é de R\$ 5,2878.

As maiores empresas, como as de gerenciamento de risco, de vale-pedágio ou de pagamento de frete, terão de ter 400 mil DES. Para as empresas de transporte e de logística, o valor será de 300 mil DES.

As cooperativas de transporte precisarão de capital de 200 mil DES. As empresas de pequeno porte e as empresas de transporte rodoviário de carga própria terão de apresentar capital de 100 mil DES. Nesse último caso, a exceção é para o transportador de carga própria com apenas um veículo de capacidade de até 15 toneladas, que está dispensado de ter esse capital mínimo.

Eixo suspenso

No texto aprovado, Marquezelli incorpora a Medida Provisória 833/18, sobre isenção da cobrança de pedágio para caminhões com eixos suspensos. A isenção é uma reivindicação dos caminhoneiros em sua recente greve.

Enquanto no texto aprovado na comissão especial essa isenção seria aplicada ao caminhão vazio ou com carga parcial, a MP incorporada ao projeto prevê a isenção para o caminhão que cruzar a praça de pedágio com o eixo suspenso até a regulamentação técnica e operacional dessa prática, assegurada a fiscalização pela autoridade da via.

A isenção valerá para todas as vias terrestres federais, distritais, estaduais e municipais.

Relações de trabalho

Na regulamentação das subcontratações, o substitutivo de Marquezelli prevê que não se caracteriza como relação de trabalho, portanto sem aplicação dos benefícios trabalhistas, aquela

entre o transportador contratante e o subcontratado, ainda que de forma periódica e com remuneração certa.

Nesse caso, o transportador autônomo é chamado de agregado. Se o serviço é prestado sem exclusividade ao contratante, o TAC é chamado de independente.

Nas duas situações, o texto remete à Justiça comum o julgamento de ações relativas a contratos de transporte de cargas.

Ainda quanto aos contratos de transporte de cargas, será permitida a celebração de acordos individuais ou coletivos celebrados entre contratante e motorista, com validade sujeita a homologação nos sindicatos das categorias envolvidas.

Esses acordos poderão versar sobre condições do contrato de transporte, como perdas e avarias, prazo de entrega, forma de pagamento e subcontratação.

Duração

Os contratos poderão ter prazo de 24 meses ou, se o serviço necessitar a compra de equipamento específico, de 48 meses. Para o transporte de insumos e produtos agrícolas serão admitidos prazos menores de acordo com a sazonalidade das culturas.

Para arbitrar questões sobre os contratos, o projeto cria o Centro de Conciliação do Transporte (Cecont), cujo funcionamento ocorrerá sob a coordenação das entidades sindicais de transportadoras e de transportadores autônomos.

Quanto à exigência da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) sobre a contratação de aprendizes, o projeto determina que sejam desconsiderados os motoristas no cálculo da quantidade a contratar. A regra valerá para as empresas de transporte, operadores logísticos, empresas de pequeno porte, cooperativas e transportadores de cargas própria.

Frete

Segundo o texto, o pagamento do frete ocorrerá no momento da entrega da carga, com multa de 10% e juros de mora de 1% ao mês mais correção monetária no caso de atraso.

Esse pagamento terá de acontecer somente por depósito em conta, e as movimentações servirão como comprovação de rendimento dos autônomos. Salvo descontos de impostos e contribuições previstos em lei ou acordo coletivo (contribuição sindical), outros descontos são proibidos.

Já os descontos quanto a avarias e danos na carga somente poderão ser realizados com a emissão de documento fiscal próprio, condicionados à entrega da carga danificada ao transportador ou à seguradora.

ÍNTEGRA DA PROPOSTA: [PL-4860/2016](#)

Fonte: Agência Câmara Notícias, em 21.06.2018.