

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 707, DE 2015

Altera a Lei nº 12.096, de 24 de novembro de 2009, e a Lei nº 12.844, de 19 de julho de 2013, para alterar os prazos que especifica.

EMENDA Nº

Acrescente-se na Medida Provisória nº 707/2015, onde couber, o seguinte artigo:

Art. ---. O § 3º, do art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º-A

§ 3º Para os fins deste artigo, equipara-se ao TAC a ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas RNTRC.

.....
.....(NR)



JUSTIFICAÇÃO

O setor de transporte rodoviário de cargas (TRC) vem sofrendo profundas transformações ao longo dos últimos anos, motivadas principalmente pelo disciplinamento do setor, desencadeado pela Lei 11.442/2007, regulamentada pelas Resoluções ANTT 4.799/2015 e 3.658/2011. Neste cenário, as Cooperativas de Transportes de Cargas (CTC) nasceram como caminho para organização, profissionalização e liberdade dos pequenos transportadores que buscaram, neste modelo societário, condições para exercerem sua profissão de forma digna e economicamente viável.

Em âmbito nacional, a frota das cooperativas de transporte soma, aproximadamente, 33.000 veículos, com predominância de carretas e caminhões tipo “truck”, seguido de carretas e caminhões do tipo Toco. Esta frota foi responsável, em 2015, pela movimentação de mais de 350 milhões de toneladas de cargas dentro e fora do Brasil, com destaque para as regiões Sul e Sudeste do país.

Diante de números expressivos, bem como das peculiaridades das cooperativas de transporte em relação às demais categorias de transportadores, tornou-se imperativo adequar a legislação que regulamenta o transporte rodoviário de cargas (Lei 11.442/2007), de caráter geral, com o intuito de promover inserções que levem em conta as especificidades do cooperativismo de transporte, garantindo, assim, uma atuação mais efetiva, organizada e coordenada das cooperativas do setor.

De acordo com a legislação vigente, o pagamento do frete ao Transportador Autônomo de Carga (TAC) e seus equiparados, nestes incluídas as Cooperativas de Transportes de Cargas (CTC), deverá ser efetuado pelos meios indicados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Ocorre que, além de ser obrigatória a opção por um dos meios de pagamento reconhecido pela ANTT, para realizar o pagamento do frete na relação entre tomador de serviço e transportador, a Resolução nº 3.658/2011, em seu art. 4º, estabelece que o contratante deverá cadastrar a Operação de Transporte em uma das administradoras habilitadas pela ANTT, recebendo um código numérico para identificação do serviço no sistema da agência, denominado de Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT).

Deste modo, a emissão do CIOT é obrigatória para o pagamento da operação de transporte realizada por uma CTC em função de contrato firmado com um tomador de serviço, de modo similar ao que ocorre



com um TAC.

Contudo, destacamos que a Lei 5.764/71, no inciso I do art. 6º, prescreve a exigência legal de que as cooperativas singulares sejam constituídas por, no mínimo, 20 (vinte) pessoas físicas, admitindo-se, ainda, excepcionalmente, pessoas jurídicas que tenham por objeto as mesmas ou correlatas atividades econômicas das pessoas físicas ou, ainda, aquelas sem fins lucrativos.

Assim, não é permitido que uma cooperativa se constitua e exerça suas atividades com um quadro social composto por menos de 20 associados, prevendo inclusive a dissolução, de pleno direito, das sociedades cooperativas em que ocorra a redução do número mínimo de associados ou do capital social mínimo se, até a Assembleia Geral subsequente, realizada em prazo não inferior a 6 (seis) meses, eles não forem restabelecidos.

Diante do exposto, fica claro tratar-se de equívoco a equiparação da Empresa Cooperativa de Transporte de Cargas (CTC) ao Transportador Autônomo de Carga (TAC) e às Empresas de Transporte de Cargas (ETC) com até 03 veículos.

O fundamento para inclusão de tal artigo na lei é justamente o de proteger o pequeno transportador nos casos de contratação e subcontratação nas operações de transporte com pagamentos através de carta frete pelo tomador, e aplicação de ágio sobre a mesma através de vinculações a consumo nos postos de combustíveis, bem como toda insegurança jurídica e sonegação fiscal decorrente desta prática de mercado.

Para tanto, o legislador entendeu que as empresas com mais de três (03) veículos já dispunham de melhores condições de negociação e, portanto, de se auto preservar nas negociações com contratantes e subcontratantes. Assim, se um transportador com frota de quatro (04) ou mais veículos já dispõe desta condição, o que dizer de uma cooperativa constituída com no mínimo 20 associados e, em muitos casos, com frota superior a 500 veículos.

Por outra parte, quando a legislação equipara a CTC ao TAC, cria uma enorme desvantagem comercial e econômica destas cooperativas e sua frota, frente as ETCs com mais de três (03) veículos, dado que um embarcador por praxis contrata uma transportadora que assuma toda a responsabilidade e operacionalização da atividade, e esta empresa transportadora utiliza-se de subcontratação de TAC ou equiparados, cumprindo o disposto na legislação.

Assim criou-se uma desvantagem justamente para quem se pretendia proteger, porque o embarcador encontra restrição e ônus ao contratar a cooperativa, comparativamente as ETCs, optando usualmente pela



segunda.

Por fim, destacamos que a implantação das alterações sugeridas na Lei 11.442/2007 não trará nenhum impacto, econômico e ou financeiro a outros segmentos da atividade de transporte, pois tal situação já se encontra em atividade através de força da resolução da ANTT. O que se pretende é o adequado tratamento às cooperativas de transporte de cargas.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado VALDIR COLATTO

