



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO ESPECIAL PROJETO DE LEI Nº 4.860, DE 2016 – TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências.

EMENDA MODIFICATIVA Nº

Dê-se ao § 3º do art. 6º do projeto a seguinte redação:

“Art. 6º

.....

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

JUSTIFICAÇÃO

Em âmbito nacional, a frota das cooperativas de transporte soma em torno de 33.000 veículos, com predominância de carretas e caminhões tipo truck, seguido de carretas e caminhões do tipo Toco. Esta frota é responsável pela circulação de aproximadamente 430 milhões de toneladas de cargas dentro e fora do Brasil, com destaque para as regiões Sul e Sudeste. As cooperativas de cargas geram uma movimentação econômica de R\$ 6 bilhões por ano e têm importante papel no escoamento da produção brasileira.

Diante de números tão 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 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. 5º, 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.

Portanto, 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.



Conforme dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a média de veículos por cooperativa é de 42,4 – número 6 vezes superior que a média de Empresas Transportadoras de Cargas, que é de 7 veículos. Se comparado à média por Transportador Autônomo de Cargas (1,2), a discrepância é ainda maior.

Importa lembrar que a organização dos transportadores em cooperativas visa justamente melhorar suas condições de trabalho e acesso a recursos, ou seja, em plena consonância com os objetivos da regulação.

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 práxis 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.

Há que ressaltar que quando a cooperativa por necessidade também subcontrata um TAC para completar volumes excedentes, também deve cumprir o disposto na regulação acerca do pagamento, gerando assim duas vezes o CIOT e incidindo duplamente no custo, porque seu embarcador o fez ao contratar a cooperativa e essa deve fazer ao subcontratar um TAC.

Destaca-se ainda, que para toda operação através da cooperativa diretamente com o tomador, existe a emissão do CT-e, portanto, legalmente amparada e devidamente informada a todos os intervenientes, diferente do que ocorre com o TAC que não emite o CT-e para suas operações. Portanto, no caso de TACs, o CIOT cumpre a função também de geração de informação das operações, diferentemente das CTCs.

Além da desvantagem comercial imposta pela equiparação aos TACs, as cooperativas têm enfrentado interpretação equivocada quanto à necessidade de emissão de CIOT nos repasses realizados entre cooperativa e cooperado. É de suma importância observar que o repasse pecuniário da cooperativa ao cooperado, que realiza transporte no RNTRC da CTC, não se confunde com o valor pago pelo tomador de serviço ao transportador.

Trata-se de uma operação societária interna, realizada entre sócio e sociedade, onde a sociedade faz o repasse ao sócio do valor recebido do tomador de serviços. Nessa hipótese, o valor apenas transita pela cooperativa, mas é o sócio da cooperativa que presta o serviço de frete. Pode-se dividir a operação em duas etapas,



sendo: (1) o pagamento pelo tomador à cooperativa pelo frete prestado pelo cooperado/sócio – Operação de Transporte; (2) repasse da cooperativa ao cooperado do valor pago pelo tomador – Operação Societária.

Diante da fundamentação, conclui-se que, de acordo com a legislação vigente, as cooperativas estão obrigadas a emitir o CIOT sempre que forem receber a remuneração por uma operação de transporte contratada por um tomador de serviço, sendo dispensadas, no entanto, quando realizarem o repasse de pagamento a seus cooperados, devendo observar apenas a exigência de escolha de um dos meios de pagamento indicados pelo art. 4º da Resolução nº 3.658/2011.

Por fim, destacamos que a implantação das alterações sugeridas na Lei não trará nenhum impacto, econômico e ou financeiro a outros segmentos da atividade de transporte, pois tal situação já se encontra em vigor por força da resolução da ANTT. Nesse sentido a presente emenda tem por objetivo aplicar o adequado tratamento legal às cooperativas de transporte de cargas.

Sala da Comissão, em de de 2016.

Deputado Valdir Colatto (PMDB/SC)