

RECURSO Nº _____ de 2018
(Do Senhor PAULO PIMENTA e outros)

Recurso contra a apreciação conclusiva nas Comissões do Projeto de Lei nº 4.860, de 2016, que "Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências".

Senhor Presidente:

Com base no art. 58, § 2º, I, da Constituição Federal, c/c os art. 58, §1º e 132, §2º do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, recorremos ao Plenário contra a apreciação conclusiva do Projeto de Lei nº 4.860/2016, que "Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências".

JUSTIFICATIVA

A Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei nº 4860, de 2016, da Sra. Christiane de Souza Yared, que "institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências", aprovou, no dia 19 de dezembro de 2017, o Parecer com Complementação de Voto e respectivo Substitutivo apresentado pelo relator, Deputado Nelson Marquezelli.

Em vista da complexidade da matéria tratada no referido projeto e de suas importantes implicações práticas, temos a convicção de que o Plenário desta Casa deve se debruçar sobre o texto do Substitutivo, de modo a debater, entre outros pontos, o dispositivo que permite que o prazo máximo para carga ou descarga do veículo e o valor devido ao transportador em caso de excesso sejam ajustados mediante acordo, e o dispositivo que dispõe sobre a composição da Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas – CP-TRC.

Em relação ao primeiro desses dispositivos, deve-se saber que o valor devido caso o prazo máximo para carga ou descarga do veículo seja excedido, o "adicional de estadia", é uma reivindicação antiga dos caminhoneiros, que hodiernamente se veem compelidos pelas empresas donas das cargas a usarem os seus caminhões como depósito. Com efeito, são comuns os casos em que caminhões ficam aguardando longos períodos à beira da rodovia até a realização da carga e/ou descarga da mercadoria.

Buscando reduzir ou eliminar esta situação, a Lei nº 13.103 aprovada em 2015 pelo Congresso Nacional manteve o prazo máximo para carga e descarga do veículo e o adicional de estadia devido em caso de excesso introduzidos pela Lei nº 11.442/2007, mas dela retirando a brecha que permitia a assinatura de contratos de transporte que

incluíssem cláusulas dispendo de maneira diferente à lei. Salvaguardava-se assim o adicional de estadia aos caminhoneiros, ao eliminar a possibilidade de que um acordo individual prevalecesse em face da legislação.

Todavia, o Substitutivo aprovado pela Comissão Especial destinada a proferir parecer ao Projeto de Lei n. 4860/2016 regrediu na matéria, introduzindo, no §5º do art.26, dispositivo que permite que os referidos prazo máximo e valor devido ao transportador em caso de excesso sejam ajustados mediante acordo a ser homologado entre o contratante e o sindicato do contratado, recriando a possibilidade de mitigação ou até mesmo extinção do adicional de estadia por meio de acordo coletivo a ser estabelecido entre empresas e sindicatos. Dada a fragilidade e fragmentação da organização sindical dos transportadores autônomos perante os conglomerados empresariais, a manutenção do dispositivo apontado tende a prejudicar o elo mais vulnerável da cadeia do transporte de cargas e a elevar a insegurança jurídica do setor.

Já em relação ao segundo dispositivo acima citado, temos que a Comissão Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas – CP – TRC, introduzida pelo PL com o objetivo consultivo de suporte ao Governo Federal para melhoria e sustentabilidade do setor de transporte rodoviário de cargas, através de estudos e da colaboração dos participantes do setor, apresenta um desequilíbrio em sua composição. Com efeito, enquanto os transportadores autônomos e os trabalhadores (celetistas) do transporte não possuem nenhum representante direto na Comissão, o inciso III do §4 do art.83 do Substitutivo apresentado estabelece que as entidades representativas dos usuários de transporte rodoviário de cargas, ou seja, as empresas e embarcadoras (donas das cargas, contratantes do serviço de frete), terão até quatro representantes. De modo a eliminar tal desequilíbrio, o referido dispositivo deve ser analisado avaliando especialmente a conveniência de também incluir na composição da Comissão até quatro representantes de entidades representativas dos trabalhadores e transportadores autônomos rodoviários de cargas

Os motivos expostos apontam a necessidade de que a matéria seja debatida em Plenário, razão pela qual apresentamos o presente recurso.

Sala das Sessões, em 21 de fevereiro de 2018.

Deputado PAULO PIMENTA – PT/RS