Resumo Executivo – PL n° 4860 de 2016

Autor: Christiane de Souza Yared (PR/PR) **Apresentação**: 30/03/2016

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

Orientação da FPA: Favorável, com ressalvas

Comissão	Parecer	FPA
Comissão Especial	Parecer do Relator, Dep. Nelson Marquezelli (PTB-SP), pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; pela adequação financeira e orçamentária das emendas ao Projeto e pela não implicação orçamentária e financeira deste e das emendas ao Substitutivo	–

Principais pontos

- O projeto de lei tem por objetivo atualizar e aprimorar as normas para a regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional.
- Atualiza o disposto na Lei nº 11.442, de 2007, ampliando conceitos e estabelecendo nova gradação para as empresas de transporte de cargas, que poderão ser classificadas como de pequeno porte.
- Distingue o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, e o transporte de carga própria, seja por empresas, pessoas físicas ou cooperativas.
- Estabelece diretrizes sobre a contratação de seguros aplicáveis ao transporte, sendo ampliadas as coberturas hoje obrigatórias, incluindo-se o seguro contra desvio de cargas e o de responsabilidade sobre terceiros.
- Aprimora dispositivos referentes aos pontos de parada e descanso dos trabalhadores, além de estabelecer, por meio de alteração no Código Penal, punição mais rigorosa para os crimes de roubo e receptação praticados contra prestadores do serviço de transporte rodoviário de cargas.

Justificativa

- Alguns dispositivos do projeto preocupam o setor produtivo:
  - Reserva de mercado (Arts. 2º e 4º) – O projeto apresenta diversas amarras para as categorias econômicas que atuam no transporte rodoviário de cargas. Não existe a figura da copropriedade, além disso, exige que as empresas de transporte de cargas (ETCs) tenham o transporte de cargas como sua atividade principal. Entidades do IPA entendem que isso pode gerar reserva de mercado, sendo necessário que essa seja uma

das atividades executadas pelas ETCs. Além disso, impõe regras de capital mínimo baseadas em descontos especiais de saque (DES) que é uma cesta de moedas (dólar, libra, iene, yuan e euro) sujeita à variação cambial. Entendemos que o mais razoável é deixar os valores em moeda corrente para melhor referência aos empreendedores nacional

- Seguro (Art. 8) – O projeto determina que a contratação de seguros é de responsabilidade (e escolha) exclusiva do transportador: os tomadores do serviço (dono da carga) não opinariam na escolha ou na conveniência da contratação para suas cargas. Para o setor produtivo, há uma necessidade que os termos para contratação de seguro de responsabilidade civil sobre a carga sejam definidos em contrato, com decisão do tomador do serviço, uma vez que é ele que conhece a conveniência ou não do seguro para seus custos de produção. Além disso, apesar do parecer abrir exceção para a contratação pelo tomado de serviços apenas para transporte iniciado diretamente no estabelecimento do produtor rural, outros setores do agro continuam engessados, pois não flexibilizar para as demais etapas da cadeia como frigoríficos e agroindústrias.
- Tempo de contrato (Art. 13) – O parecer determina que os contratos de transporte rodoviário de cargas não eventuais estejam submetidos a um tempo mínimo de 24 ou 48 meses. Entendemos que além da falta de razoabilidade, esses prazos tendem a gerar ineficiência do setor. Os prazos devem ser definidos em contrato permitindo que tanto o tomador do frete quanto o transportador trabalhem com quem preste o melhor serviço.
- Estadia (Art. 23) – Para o período de 5 horas estabelecido no substitutivo é insuficiente para as diversas atividades econômicas no Brasil. Inicialmente vale lembrar que as atividades diferenciam muito umas das outras, o que demanda uma diversidade de necessidades diferentes umas das outras. No debate realizado pelo setor produtivo, ficou claro que a estadia deve ser estabelecida em contrato. Dessa forma as especificidades de cada uma das atividades produtivas podem ser contempladas com base nas necessidades reais de estadia.