



**CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS  
TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS**

Ofício CNTA/Presidência nº 36/2018.

✓  
26/06/2018

Brasília, 25 de junho de 2018.

**Exmo. Deputado Federal  
OSMAR TERRA  
Câmara dos Deputados  
Brasília – DF**

A **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS - CNTA**, entidade sindical de grau superior, com base territorial em âmbito nacional, representativa da categoria dos transportadores rodoviários autônomos de cargas do Brasil, congregando as entidades sindicais de nível superior (federações) e entidades de base (sindicatos), por meio de seu presidente, que ao final assina, pelo presente vem expor e ao final solicitar:

#### **I. DO CONFLITO NO SETOR DE TRANSPORTES**

Inicialmente, cumpre-nos destacar que os fretes de maior valor agregado e maior complexidade são executados por empresas de transporte, em sua grande maioria. Os caminhoneiros autônomos, também em sua maioria, ficam com os fretes de menor complexidade, menor valor agregado e que não exigem caminhões sofisticados, o que se enquadra perfeitamente no transporte de grãos.

Não é coincidência que a maior irresignação contra o piso mínimo de fretes de efeito vinculante, conferida pela MP 832/18 está eminentemente concentrada no transporte de grãos – agronegócio. E isso ocorre principalmente pelos seguintes fatos:

1. Apenas 7 embarcadores, entre empresas multinacionais, nacionais e mega cooperativas de grãos<sup>1</sup>, dominam cerca de 80% deste mercado e, com esta fatia, eles ditam o preço do frete que pagam. Ao restante do mercado resta apenas segui-los.
2. Estes 7 players contratam grandes transportadoras e com estas fecham o valor do frete.
3. A empresa de transporte recebe pelo frete diretamente do embarcador e, tal qual um verdadeiro agenciador de cargas, busca no mercado quem aceite fazer-lo por uma margem mínima. Se há uma demanda muito grande de cargas a ser transportada, o frete sobe, e as transportadoras utilizam a própria frota para executar o serviço, porém, como normalmente há excesso de oferta de caminhões, a opção natural é subcontratar o caminhoneiro autônomo.

<sup>1</sup> Ex. Amaggi, Cargill, Coamo, Cotriguaçu, Bunge, ADM, Imcopa.

4. Quando o frete é finalmente oferecido ao caminhoneiro autônomo, por vezes depois de 4 a 5 subcontratações anteriores, a ele não é oportunizada qualquer negociação, apenas aceita ou não o valor anunciado, num franco abuso do poder econômico sobre a mão de obra claramente hipossuficiente nesta relação.

Vemos que nesta sequência fática e fatídica, falar em liberdade contratual e livre concorrência é uma ironia. Pergunta-se: que liberdade é dada ao caminhoneiro autônomo neste cenário mercadológico?

Quando o frete é alto, a empresa de transporte o executa diretamente por meio de frota própria. Quando está próximo ou até abaixo da linha do custo mínimo, ele é repassado ao autônomo. Há que se mencionar uma exploração maior ainda, no chamado **frete-retorno**.

Tomando o exemplo mais comum, temos o frete de soja de Sorriso-MT para o Porto de Santos-SP (2.100km). O caminhoneiro aceita o frete exploração para viajar à Santos. Ocorre que ao chegar lá, a demanda de cargas para seu retorno é mínima. Quando muito, um adubo importado, o qual é carregado por 1/3 do preço de frete da ida, já que seria só o **RETORNO**. Ocorre que os custos da viagem são os mesmos para ir ou voltar. Porém, como a oferta de cargas é mínima, o caminhoneiro aceita qualquer frete para diminuir um pouco o custo da viagem de volta.

Em resumo, vemos que os grandes embarcadores do agronegócio são os únicos que não aceitam a imposição da tabela e, na realidade, são os que mais exploram os caminhoneiros autônomos, visto que suas cargas, de baixo valor agregado podem ser transportadas em caminhões mais simples, que são os que os autônomos têm condições de adquirir.

As empresas de transporte, por sua vez, contratam os fretes com estes embarcadores, e, praticamente, monopolizam a distribuição de cargas, ditando os preços de acordo com sua exclusiva necessidade. E ainda, quando não encontram autônomos por preços baixos, fazem o transporte com caminhões próprios. Portanto, os autônomos estão presos num ciclo vicioso: ou aceitam fretes baixos, ou ficam sem cargas para trabalhar.

## II. DA INTERVENÇÃO DO ESTADO NO MERCADO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

No mercado de transporte, o Estado Brasileiro já teve que intervir em prol do caminhoneiro autônomo por três vezes para combater o grande desequilíbrio econômico existente entre o contratante do serviço e aquele profissional.

A MP 832, por certo, não inaugura esta conduta do Estado, mas sim vem a reforçar o combate à exploração sofrida pelos transportadores autônomos no exercício de sua atividade.

O Estado atualmente intervém, por meio de lei federal em três pontos do contrato de transporte que envolve o caminhoneiro autônomo, numa clara demonstração de que, quando aflora grande desequilíbrio entre os agentes de determinado setor da economia, é dever do Estado agir para reequilibrá-lo. São eles:

1. VALE-PEDÁGIO (Lei 10.209/01 e Resolução ANTT 2885/08).
2. ESTADIA EM CARGA E DESCARGA (Lei 11.442/07, art. 11, §§ 5º a 9º, e Resolução ANTT 3056/2009).
3. PAGAMENTO ELETRÔNICO DE FRETE (Lei 11.442/07, artigo 5-A e Resolução ANTT 3658/11).

### VALE-PEDÁGIO

A Lei Federal determina que o custo do pedágio, nos casos de subcontratação de caminhoneiro autônomo, fica a cargo do embarcador e seus equiparados, não integra o valor do frete e deve ser repassado em modelo próprio, sendo vedado seu pagamento em dinheiro.

Entendeu o legislador que o custo do pedágio, quando contrata o caminhoneiro autônomo, deve ser o do tomador do serviço e, para ter eficácia a norma e evitar o simples desconto deste custo do valor do frete, determina que o repasse do pedágio deve se dar em modelo de cupom definido pela ANTT.

Estabelece ainda, multa e indenização em favor do transportador, na hipótese de descumprimento da norma.

### ESTADIA

Em mais um exemplo de intervenção do estado no contrato de transporte, em defesa do equilíbrio das relações entre contratantes e caminhoneiros autônomos, a Lei Federal 11.442/07, nos parágrafos 5º a 9º do artigo 11, fixa o tempo máximo de espera (5hs) nas operações de carregamento e descarregamento de cargas, quando realizadas por caminhoneiros autônomos, e chega inclusive a determinar o valor para tanto (R\$ 1,38, por tonelada, por hora), atualizados pelo INPC, ou índice equivalente.

A promulgação desta lei se fez necessária diante dos abusos cometidos nas operações de carga e descarga contra os caminhoneiros autônomos. Por muitas vezes, majoritariamente nas operações de descarga, o caminhoneiro chega ao destino e tinha que esperar por 2 ou 3 dias para descarregar, sem receber qualquer valor em compensação. Isso lhe traz enorme prejuízo, pois diminui seu período de faturamento, servindo de armazém para os embarcadores e

transportadoras.

Por óbvio que sua fragilidade negocial tornava-lhe impossível fixar em contrato um valor de indenização pelo período parado, chamado de ESTADIA. Sendo, diante destes fatores, necessário o comando legal para protegê-lo desta situação.

### **PAGAMENTO ELETRÔNICO DE FRETES**

Aqui, mais um clássico exemplo de exploração do caminhoneiro autônomo, onde se fez necessária a proteção legislativa em prol do equilíbrio das relações comerciais. ✓

Quando da contratação do caminhoneiro, as transportadoras o pagavam com um *vale* denominado CARTA-FRETE. Com este documento, o caminhoneiro se dirigia a um posto de combustíveis indicado pela contratante onde abastecia seu veículo para realizar a viagem e se submetia aos preços de combustível a prazo, cotas mínimas de consumo e vendas casadas, sustentando, desde modo o capital de giro das empresas de transporte.

Diante desse quadro, determinou-se que os pagamentos de frete aos caminhoneiros autônomos e equiparados tem de se dar por meio eletrônico (depósito em conta, ou crediamento em cartão eletrônico).

Tal legislação visa proteger o autônomo dos abusos cometidos pelo contratante de seus serviços.

Como se vê, não é novidade a atuação do Estado para remediar o desequilíbrio existente entre o caminhoneiro autônomo e seu contratante. E, cumpre-nos destacar que, embora existam estas leis em seu benefício, são francamente descumpridas, pois as denúncias são raras, tendo em vista o receio de retaliação que pode ser imposta ao caminhoneiro, por meio da recusa de sua contratação.

Já se imaginou entrar na lista negra destes grandes embarcadores de grãos? Simplesmente o profissional tem que mudar de ramo, visto a impossibilidade de contratação de novos fretes.

A fragilidade existente afronta qualquer definição de livre iniciativa, ou de liberdade de contratação. A realidade é tão distorcida e desequilibrada em favor de uma das partes, de tal modo que não há liberdade contratual real para o caminhoneiro autônomo.

Assim, diante dessa relação jurídica assimétrica, se justifica plenamente a intervenção estatal para proteção da parte contratual mais frágil, inclusive para balizar o piso mínimo de frete, para que se evite que o transportador autônomo seja submetido a condições comerciais abaixo do valor de seu custo.

Sendo só para o momento, nos colocamos à disposição e reiteramos os votos de estima e consideração.

Atenciosamente.



**CNTA – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS**  
**Diumar Deléo Cunha Bueno**  
**Presidente**

**CNTA**