



EMENDA Nº - PLENÁRIO

(ao PLV nº 16, de 2021, oriundo da MPV nº 1.051, de 2021)

Altera a Medida Provisória nº 1.051, de 2021 para modificar a redação do art. 18 do PLV nº 16, de 2021, oriundo da MPV nº 1.051, de 2021, alterando o art. 18 do PLV, que altera o §4º, do artigo 5-B da Lei 11.422/2007.



SF/21455.80858-41

Dê-se a seguinte redação ao §4º, do artigo 5º-B da Lei 11.422/2007, constante do art. 18 do PLV nº 16, de 2021, oriundo da Medida Provisória nº 1.051, de 2021:

“Art. 18.....

Art. 5º-B.

.....
§ 4º A pessoa jurídica de que trata o caput deste artigo não poderá ser ou estar vinculada como administradora ou sócia, direta ou indireta, de empresa de transporte de carga, operadores logísticos, do contratante do frete, empresa distribuidora de combustíveis, de rede de revendedores ou de revendedor varejista de combustíveis.” (NR)

JUSTIFICAÇÃO

Com a alteração acima, pretendemos proporcionar o devido equilíbrio na relação contratual entre o Contratante e o Contratado do frete, pois a norma não pode permitir que uma parte possa sobrepujar e até mesmo anular os direitos da outra, principalmente quando a parte prejudicada é de menor poder econômico se caracterizando na relação como hipossuficiente.

A prática de mecanismos econômicos prejudiciais ao Caminhoneiro vem de longa data, retroagindo a mais de 50 anos, conhecido como “Carta Frete” e que existe até hoje.

A “Carta Frete” tem como emissores, Empresas de Transporte de Carga, Operadores Logísticos e os Contratantes diretos do frete, tendo como operadores os postos de Combustíveis funciona da seguinte maneira:



As Transportadoras/Operadores Logísticos/Embarcadores dentro de suas atividades contratam Caminhoneiros para lhes prestarem serviços.

Todavia para o pagamento do frete, na maioria dos casos, se utilizam da “Carta Frete”.

A “Carta-Frete” é um documento expedido pelo Embarcador e/ou Transportador em favor do Caminhoneiro, a título de pagamento de despesas e do frete contratado, sendo que este último fica obrigado a efetuar a troca do “título” por dinheiro, em postos de combustíveis previamente autorizados, tirando totalmente a liberdade de escolha do caminhoneiro.

Para receber o dinheiro propriamente dito o Caminhoneiro é obrigado a consumir óleo diesel, lubrificantes, fazer refeições, comprar insumos, etc, em valores que representam percentuais elevados do valor da “Carta Frete” (40% a 50%).

Também é fato, que em muitas vezes, parte do valor do que seria o dinheiro vivo que sobrou, é dado em cheques de terceiros (clientes do posto), que em varias situações se apresentam “sem fundos”.

Devemos observar que o Posto de Combustível nesse momento, foge às suas atividades autorizadas por lei e previstas em seu contrato social, uma vez que passa a agir como instituição financeira e/ou empresa de factoring, haja vista que passa a efetuar a troca de título, com o agravante de não ser o mesmo previsto legalmente.

Efetuada a troca da “Carta Frete” pelo Caminhoneiro nesses Postos de Combustíveis conveniados, estes últimos passam a ser credores da Transportadora e/ou Embarcador do valor consignado no documento, montante esse que é pago pelo devedor, de acordo com o que tiver sido estabelecido entre o Posto e a Transportadora e/ou Embarcador. Normalmente esses acertos são feitos semanal ou mensalmente.

Para que esta operação seja vantajosa para o Posto de Combustível, este efetua a cobrança de ágio, além de venda casada, sobre produtos consumidos pelos Caminhoneiros (combustível, óleo, lona, pneus etc.), sendo certo que, para a troca da Carta Frete por dinheiro em espécie, a mesma só é feita mediante consumo em valor considerável, como já informado anteriormente (40 a 50%) Neste ponto podemos observar clara infração ao Código de Defesa do Consumidor, sendo uma afronta à legislação vigente a exigência feita pelos postos de combustíveis, quanto ao consumo mínimo e ainda a obrigatoriedade de aquisição de outros produtos para o desconto da carta frete, o que configura prática abusiva consoante os termos dos incisos I, V e X, do artigo 39 do CDC.

Pelo acima relatado consoante diversos trabalhos de juristas conhecidos como Modesto Carvalhosa e Ives Gandra Martins, temos além da pratica ilegal do ÁGIO e VENDA CASADA a incursão no disposto pelo artigo 292 do Código Penal, ou seja, a Emissão de Título ao Portador Sem Permissão Legal (Crime contra a Fé Pública).



SF/21455.80858-41



SENADO FEDERAL

Gabinete do Senador Giordano

Entretanto, por meio da Lei 12.249/10, houve inclusão do artigo 5º-A na Lei 11.442/07, no sentido de combater a malfadada “Carta Frete”, instrumento ilegal, que como vimos acima deixa o caminhoneiro numa condição muito próxima e análoga a semiescravidão, como amplamente se noticiou à época.

As considerações acima apenas demonstram que muitas Empresas de Transporte, Operadores Logísticos e Contratantes do Frete praticam há mais de 50 anos mecanismos ilegais em desfavor do Transportador Autônomo de Carga (Caminhoneiro).

Devemos, contudo, ressaltar que várias empresas de transporte, operadores logísticos e embarcadores cumprem a legislação vigente fazendo o pagamento do frete de forma legal, mas segundo a ANTT cerca de 78% dos fretes ainda não são feitos de acordo com a legislação vigente.

Por outro lado, fica também evidenciado que detendo o poder econômico os contratantes do frete, na maioria dos casos, não hesitaram em auferir clara vantagem financeira sobre os Transportadores Autônomos.

Assim, salta aos olhos que todo este processo pode se repetir, só que agora com o permissivo legal que consta do § 4º do artigo 5-B da Lei 11.442/07 que a MPV 1051/21 quer incluir.

Na evolução das relações comerciais, temos hoje a possibilidade do TAC ser contratado diretamente se apresentando como emissor do CTe e do MDFe, atuando de forma individualizada e se equiparando à forma mais simples de uma empresa. Também é fato que o poder econômico de uma das partes, não pode, de forma alguma, inibir ou retirar o livre exercício do trabalho da outra parte, no caso o TAC.

Com estas premissas, temos evidenciada a obrigação do Estado de proteger aquele que é vítima do abuso do poder econômico. Logo, a inclusão de Empresas de Transportes, Operadores Logísticos e o Contratante do Frete, como aqueles que não poderão administrar o contrato de prestação de serviço do TAC, pelos preceitos que norteiam as relações contratuais acima mencionadas, passa a ser um dever do próprio Estado.

Este dever do Estado que mencionamos acima, decorre do preceito constitucional onde cabe ao mesmo intervir diante de qualquer ato ou fato que venha a violar as garantias e liberdades individuais de seus cidadãos, protegendo, assim, a livre iniciativa e preservando o devido equilíbrio econômico:

Constituição Federal

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:



SF/21455.80858-41



.....
.....

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

.....
.....

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

.....
.....

IV - livre concorrência;

.....
.....

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

.....
.....

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

.....
...

Art. 173. Ressalvados os casos previstos nesta Constituição, a exploração direta de atividade econômica pelo Estado só será permitida quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei.

.....
.....

§ 4º A lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros.

Assim sendo, não é possível aceitar, que na relação comercial do TAC com seus Contratantes, estes últimos, detentores do poder econômico, possam gerir e



SF/21455.80858-41



administrar todo o contrato, até mesmo quanto aos direitos do prestador de serviço, no caso o Caminhoneiro.

Outra prática danosa parte dessas entidades (transportadores, operadores logísticos e embarcadores) é a aplicação de multas por atraso na entrega da carga, sendo que estipulam de prazos extremamente exíguos, para viagem, implicando em risco de acidentes, além da consequente redução do valor do frete uma vez verificado o atraso.

Finalizando, existe ainda o desconto no frete por supostas faltas e avarias ocorridas durante a viagem, medida amplamente praticada pelas mesmas entidades acima mencionadas.

Fica evidente que empresas de transporte, operadores logísticos e o próprio contratante do frete, não podem ser administradores e gestores do TAC na operação, pois estaríamos proporcionando um imenso desequilíbrio contratual.

O §4º, do Art. 173, da Constituição Federal é claro e cristalino ao dizer que a lei deve reprimir o abuso do poder econômico, e é isto que ocorrerá, caso não seja alterado o §4º, do Art.5º-B, da Lei 11.442/07, conforme já apontado acima.

Vale lembrar o conhecido texto do ilustre jurista e professor Ives Gandra Martins em seu trabalho sobre a “CARTA-FRETE”, o qual nas páginas 28 a 30, diz:

“...Ferreira de Castro, dos grandes romancistas portugueses do século XX e que chegou a viver alguns anos no Brasil, escreveu famoso livro sobre os seringueiros da Amazônia, intitulado “A Selva”.

Nele, mostrava como os seringueiros, a serviço de exploradores da colheita das seringueiras para a confecção da borracha, viviam em estado de semi-escravidão, no início do século. Não recebiam pagamento, mas valores que só lhes permitiam comprar alimentos e vestuário nos armazéns de seus empregadores, que determinavam o preço sempre escorchantes. Assim, não lhes sobrava nada. Trabalhavam apenas para comer e se vestir rusticamente, visto que os “vales” só podiam ser utilizados nos armazéns dos que os empregavam. O romance, de resto, condenava tal forma de trabalho escravo, que feria, mesmo antes da legislação trabalhista da década de 30, os mínimos direitos fundamentais do ser humano.

Sem a dramaticidade de Ferreira de Castro, a “Carta-Frete” é uma espécie “vale amazônico”, pois só pode ser trocada em determinados estabelecimentos, não ensejando sequer a possibilidade de discussão dos preços, visto que não há livre escolha da empresa ou do posto que ofereça melhor preço. ”



SF/21455.80858-41



A analogia do professor Ives Gandra com a “Carta-Frete” foi extremamente exata e oportuna, e mais uma vez podemos usá-la quando quer se permitir que o contratante do TAC faça a administração e gestão de seus negócios, sendo certo que se repetirá a infâmia da “Carta-Frete”, agora oficializada pelo Estado, mas cujo dever é reprimir.

Em hipótese alguma podemos confundir liberdade econômica com abuso econômico, a bandeira da liberdade econômica é utilizada no mundo inteiro para promover justiça, dignidade humana, equilíbrio e livre concorrência, entretanto, na presente situação, está provocando injustiça, perda de direitos fundamentais, desequilíbrio na relação contratual e abuso do poder econômico, razão pela qual não é digno que usem esta bandeira para justificar, mais uma vez, a escravidão do caminhoneiro.

Face de todo o exposto, entendemos com plenamente justificável a inserção das entidades: i) empresas de transporte, ii) operador logístico e iii) contratante do frete, no referido §4º.

Pedimos aos nobres pares a aprovação da presente emenda.

Sala da Comissão em, de de 2021

GIORDANO
SENADOR DA REPÚBLICA



SF/21455.80858-41