



Brasília-DF., 29 de setembro de 2020.

Ao Excelentíssimo Senhor
Presidente da República Federativa do Brasil
Jair Messias Bolsonaro
NESTA

Presidência da República CODOC/PROTÓCOLO
01 SET 2020
Hora: 11.22 /
Func.: <i>Jair Bolsonaro</i>

C/C

Ao Excelentíssimo Senhor Ministro Presidente do STF - **Dr. Luiz Fux**

Ao Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Dos Deputados - Deputado Federal **Rodrigo Maia**

Ao Excelentíssimo Senhor Presidente do Senado Federal - Senador **David Samuel Alcolumbre Tobelem**

Ao Excelentíssimo Senhor Ministro da Infraestrutura - **Dr. Tarcísio Gomes de Freitas**

Ao Excelentíssima Senhora Ministra Agricultura - **Dra. Tereza Cristina Corrêa da Costa Dias**

Ao Excelentíssimo Senhor Ministro da Economia - **Dr. Paulo Roberto Nunes Guedes**

Ao Excelentíssimo Senhor Procurador-Geral do Trabalho - **Dr. Alberto Bastos Balazeiro**

Ao Excelentíssimo Senhor Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestre - ANTT - **Dr. Marcelo Vinaud Prado**

Ao Excelentíssimo Senhor Presidente da Frente Parlamentar Mista do Caminhoneiro Autônomo e Celetista - **Deputado Federal Nereu Crispim**

Senhor Presidente da República Federativa do Brasil,

Somos integrantes de uma das maiores categoria de trabalhadores do País. Reconhecidamente aliados de vosso governo, no entanto temos observado que nosso espaço de sobrevivência e de existência esta muito comprometido, não por ações de vosso governo, mas por omissão delas. É por meio deste e para o conhecimento de V.Excia. e das demais autoridades do Governo Federal, do Legislativo e do Judiciário listadas acima, que descrevemos abaixo algumas demandas, as quais ainda estão em discussão, algumas em ministérios de vosso governo, outras na Câmara e outras no Senado e uma no Supremo Tribunal Federal. Sabemos da urgência, da relevância que cada tema é para toda a categoria e por isso rogamos uma audiência com Vossa Excelência para clarear cada ponto destes que descrevemos abaixo:

CONTATO POR E-MAIL: PRESIDENCIA@CNTTL.ORG.BR / FECOOTACBSB@OUTLOOK.COM / SINDITAC.IJUI@HOTMAIL.COM / SINDMOTTCACHOEIRAS@GMAIL.COM / COOPERTRACASTRO@HOTMAIL.COM / GUSTAVOAC_21@HOTMAIL.COM / FABRICIO.FERREIRA85@GMAIL.COM



A) CONSIDERAÇÕES SOBRE O MARCO REGULATORIO – PLC 75/2018 (SENADO FEDERAL)

ARTIGO 4º - SÃO CATEGORIAS COMPLEMENTARES DO TRC – INCISO VII – OPERADORA ELETRONICA DE FRETE – OEF – Pessoa Jurídica responsável por intermediar serviços de transporte entre contratantes, transportadores autônomos, empresas e cooperativas de transporte, por meio de plataforma tecnológica.

A criação de tal figura jurídica OPERADORA ELETRONICA DE FRETE, nada mais é, do que a forma disfarçada de introduzir o "UBER DE CAMINHÃO", usando-se de artifícios obscuros, não dando oportunidade para que o setor e principalmente os caminhoneiros autônomos façam o devido debate sobre a precariedade econômica que este método de exploração venha a ocasionar sobre a categoria. Esta exploração virtual demandará na retirada de milhares de caminhoneiros do mercado, uma vez que consolidada esta ferramenta, o domínio sobre o mercado de frete estará nas mãos de quem fisicamente não possui nenhum veículo. Ademais as condições para que este sistema virtual seja implementado, permite apenas que grandes concentrações econômicas possam ter acesso a este serviço, uma vez que em tecnologia e em garantias exigidas somente a estes grandes grupos econômicos se fará possível atender a tantas exigências financeiras. Por isso pedimos a exclusão do referido artigo do texto.

ARTIGO 9º - FIXA O PATRIMONIO LIQUIDO MINIMO PARA AS COOPERATIVAS DE 200.000 DIREITOS ESPECIAIS DE SAQUE (DES) que hoje é de R\$7,89 (sete reais e oitenta e nove centavo) TOTALIZANDO O VALOR DE R\$ 1.578.000,00 (UM MILHÃO QUINHENTOS E SETENTA E OITO MIL REAIS). Como poderão sobreviver as pequenas e medias cooperativas de transporte com valor tão absurdo, sendo que a sua grande totalidade enfrenta enormes dificuldades para dar conta do pagamento de fretes aos seus cooperados e ainda no final de cada exercício distribuindo as sobras, desta forma, não observando a necessidade de valores expressivos em caixa. Esse artigo tende a acabar com as pequenas e medias cooperativas, oportunizando que apenas grandes corporações se mantenham no mercado. É necessário ajustar para que o valor exigido como garantia seja a cota capital de cada cooperado ou retirar essa obrigatoriedade de VALORES.

ARTIGO 11º - Fica criado o Documento de Transporte Eletrônico de Transporte (DT-e), de registro obrigatório nas operações de Transporte, mas é necessário que no §3 deste artigo se inclua a Empresa de Transporte de Pequeno porte (ETPP) e o Transportador Autônomo de Cargas (TAC) para dar equidade a todos os operadores, retirando o § 4 deste artigo e dando desta forma oportunidade para a contratação direta do transportador autônomo de carga.

ARTIGO 13 - §2º – Que estabelece que FEDERAÇÕES já existentes e a OCB, serão responsáveis pela intermediação entre ASSOCIAÇÕES e COOPERATIVAS junto a SUSEP - Superintendência de Seguros Privados para nortear a regulamentação dos GRUPOS DE AJUDA MUTA precisa ser ampliado para mais entidades representativas de ASSOCIAÇÕES e COOPERATIVAS, tal FEDERAÇÕES e CONFEDERAÇÕES representativas destas organizações.

ARTIGO 18 - §1 – Para além da Justiça comum é necessário adendar a JUSTIÇA DO TRABALHO para julgar as questões que envolvam a relação de trabalho entre o contratante e o contratado.

ARTIGO 18 - §2 – O foro pra dirimir dúvidas será sempre o domicilio do CONTRATADO.

CONTATO POR E-MAIL: PRESIDENCIA@CNTTL.ORG.BR / FECOOTAC@OUTLOOK.COM / SINDITAC.IJUI@HOTMAIL.COM / SINDMOTCACHOEIRAS@GMAIL.COM / COOPERTRACASTRO@HOTMAIL.COM / GUSTAVOAC_21@HOTMAIL.COM / FABRICIO.FERREIRA85@GMAIL.COM



ARTIGO 19 – As condições do contrato de transporte de Carga de que trata esta lei, poderão ser ajustadas mediante acordos individuais ou coletivos celebrados entre contratante e contratado, cuja validade exige homologação nos sindicatos das categorias envolvidas, ou entre os sindicatos das categorias envolvidas **desde que respeitada a Lei n.º 13.703/2018 referente à POLITICA DE PISO MINIMO DE FRETES. É IMPRESCINDIVEL ESTE ADENDO OU SE RETIRE TODO O ARTIGO.**

ARTIGO 21 – O pagamento do serviço de Transporte ao TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta mantida em instituição integrante do sistema financeiro nacional, inclusive poupança ou por outro meio de pagamento regulamentado pela ANTT, a critério do prestador de serviço **COM BASE NO QUE DETERMINA A LEI n.º 13.703/2018 referente à POLITICA DE PISO MINIMO DE FRETES.**

ARTIGO 21 - §2º - Substituir a palavra SUBSIDIARIAMENTE por SOLIDARIAMENTE uma vez que todos os que compõem esta relação contratual devem arcar com as responsabilidades que lhes competem

ARTIGO 26 – O prazo máximo para carga ou descarga do veículo será de 05 (cinco) horas contadas da chegada ao endereço de carregamento ou descarga, após o qual será devido ao transportador a importância equivalente a **R\$ 1,78 (um real e setenta e oito centavos)** por tonelada/hora ou fração **levando em consideração sempre a capacidade máxima de carga do veículo contratado.**

ARTIGO 26 - §3 – O contratante ou o destinatário da carga são obrigados a registrar o horário de chegada do veículo nas dependências dos respectivos estabelecimentos, nos termos de regulamento da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, sujeitando-se, em caso de descumprimento, a multa administrativa.

ARTIGO 26 - §4 – Não havendo o registro por parte do contratante ou destinatário da carga, será considerado como horário de chegada o registrado pelo transportador através de **disco de tacógrafo, rastreadores, localizadores ou similares.**

ARTIGO 29 - §2º - No caso de subcontratação, a transportadora subcontratante é responsável **SOLIDÁRIA** pelo pagamento do pedágio, **E NÃO SUBSIDIARIAMENTE**, como está descrito no referido parágrafo.

CAPÍTULO V – DA RESPONSABILIDADE SUBSIDIARIA NO TRANSPORTE DE CARGAS –

ARTIGO N.º 74 - O termo SUBSIDIÁRIO tem que ser substituído por SOLIDÁRIO, pois todos os entes previstos no CONTRATO DE TRANSPORTE são na verdade responsáveis pela boa execução do serviço e desta forma devem responder solidariamente pelo evento negativo que tenha ocorrido na relação de transporte. É habitual em caso de cobrança judicial por algum evento, o caminhoneiro acionar o EMBARCADOR e esse dizer de que o problema é do DESTINATÁRIO e esse alegar de que o responsável é a TRANSPORTADORA, ficando num jogo de empurra sem fim e fazendo com que o caminhoneiro ingresse numa luta judicial sem fim, pois dessa forma no processo não pode arrolar TODOS os envolvidos. **TORNA-SE, PORTANTO EFICAZ MODICAR A SUBSIDIARIEDADE PELA SOLIDARIEDADE.**

CONTATO POR E-MAIL: PRESIDENCIA@CNTTL.ORG.BR / FECOOTACBSB@OUTLOOK.COM /

SINDITAC.IJUI@HOTMAIL.COM / SINDMOTTCACHOEIRAS@GMAIL.COM / COOPERTRACCASTRO@HOTMAIL.COM /

GUSTAVOAC_21@HOTMAIL.COM / FABRICIO.FERREIRA85@GMAIL.COM



B) PL 4199/2020 – BR DO MAR

Embora o projeto PL4199 não fale diretamente sobre o Transporte Rodoviário de Carga o aumento por si só do modelo de cabotagem, onde o intuito é beneficiar os grandes grupos de armadores e desenvolver em 40 por cento a frota marítima. Nesse contexto, a diminuição de oferta de carga de longa distância será substituída do caminhão para o navio e estima-se que 80.000 caminhões, entre autônomos e equiparados deverão buscar outro destino e outra rota comercial para desenvolverem suas atividades. Provavelmente, se deslocarão para viagens de curta distância, inflando a concorrência com o minguado cenário de cargas existentes. É um cenário paradoxal, pois de um lado se incentiva a cabotagem, a hidrovia, a ferrovia e não se vislumbra nenhuma política pública para suportar e dar condições de que o transporte rodoviário e principalmente o caminhoneiro autônomo consigam sobreviver neste disputado mercado. Nesse contexto viemos dar amplo apoio a emenda numero 23 do Deputado Fausto Pinato e solicitar ao relator que for nomeado acate a emenda no seguinte teor:

EMENDA Nº 23 - Acrescente-se ao Projeto de Lei nº 4.199, de 2020, onde couber, o seguinte dispositivo: "Art. Fica expressamente vedada a possibilidade de contratação do transporte terrestre, seja no trajeto até o porto ou do porto até o cliente final, por armadores marítimos, empresas de cabotagem, empresas brasileiras de navegação e outras empresas, que pertençam ao mesmo grupo econômico daquele.

C) RETORNO DA APOSENTADORIA ESPECIAL POR TEMPO DE CONTRIBUIÇÃO

Trata-se de incluir a categoria do Transportador Autônomo de Carga no PLP 245/2019 (**DISPÕE SOBRE OS CRITÉRIOS DE ACESSO À APOSENTADORIA ESPECIAL ÀQUELES SEGURADOS DO RGPS QUE EXERCEM ATIVIDADES EXPOSTOS A AGENTES NOCIVOS À SAÚDE, BEM COMO ÀQUELES QUE PÕEM EM RISCO SUA INTEGRIDADE FÍSICA PELO PERIGO INERENTE À PROFISSÃO. TAMBÉM PROPÕE A OBRIGATORIEDADE DA EMPRESA NA READAPTAÇÃO DESSES PROFISSIONAIS, COM ESTABILIDADE NO EMPREGO, APÓS O TEMPO MÁXIMO DE EXPOSIÇÃO A AGENTES NOCIVOS.**) que tem como relator o Senador Esperidião Amin, do PP de Santa Catarina. Por se tratar de um trabalho Penoso, Insalubre e Perigoso todos esses milhares de trabalhadores devem estar contemplados com o retorno deste benefício previdenciário. **QUE O RELATOR ACATE A EMENDA N.º 16, DE AUTORIA DO SENADOR PAULO PAIM.**

D) PROJETO DE RENOVAÇÃO DE FROTA PL2450/2020 (CÂMARA DOS DEPUTADOS) / PL4121/2020 (SENADO FEDERAL) E FROTA VERDE (GOVERNO FEDERAL-MIN. ECONOMIA)

Que qualquer iniciativa seja ela de autoria legislativa ou como projeto de Governo, leve em conta SEMPRE, a real necessidade de dar condições para que o caminhoneiro autônomo e o seu equiparado, possam efetivamente ter acesso a essas linhas de crédito e verdadeiramente ter seu veículo renovado, pois conforme dados da ANTT a idade média da frota é de aproximadamente 19 anos. **QUE NENHUMA DAS DUAS INICIATIVAS, DO GOVERNO OU DO PARLAMENTO, VENHAM NO SENTIDO DA OBRIGAÇÃO OU COM IDADE MÁXIMA DE VEÍCULOS COM PERMISSÃO PARA RODAR.**

E) LEI 13.103/2018 - PISO MINIMO DE FRETE

Que o Supremo Tribunal Federal - STF coloque em pauta para votação a ADIN 5956, 5964 e 5959/2018 e **QUE GARANTA A CONSTITUCIONALIDADE DA LEI**, uma vez que não interfere na lei de oferta e procura, não vincula preços com tabelamento, pois é na realidade um estudo técnico e tão somente uma planilha de custos mínimos para balizar o trabalho e diminuir a exploração desenfreada de uma categoria economicamente muito forte em detrimento de outra social e economicamente muito menos favorecida.

CONTATO POR E-MAIL: PRESIDENCIA@CNTTL.ORG.BR / FECOOTACBSB@OUTLOOK.COM / SINDITAC.IJUI@HOTMAIL.COM / SINDMOTTCACHOEIRAS@GMAIL.COM / COOPERTRACCASTRO@HOTMAIL.COM / GUSTAVOAC_21@HOTMAIL.COM / FABRICIO.FERREIRA85@GMAIL.COM



F) LEI N.º 13.713/2018 – (PARA PREVER A CONTRATAÇÃO DIRETA PELA COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO (CONAB) DE COOPERATIVAS E ASSOCIAÇÕES DE TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS DE CARGAS DE, NO MÍNIMO, 30% (TRINTA POR CENTO) DA DEMANDA ANUAL DE FRETE DA COMPANHIA)

Conforme prevê a citada lei, 30% (trinta por cento) das cargas da CONAB deverão ser retiradas por caminhoneiros autônomos através de suas cooperativas. Acontece que a direção da CONAB através de edital reformulou a lei para que nenhuma cooperativa consiga se credenciar para realizar o serviço, pois a CONAB inventou no edital de que as cooperativas de transporte precisam ser formadas EXCLUSIVAMENTE por caminhoneiros autônomos e isso é uma afronta ao sistema cooperativista e a lei da criação das cooperativas 5764/71. A lei 13.713/2018 deve ser cumprida e respeitada sim, o transporte desta cota deve ser retirado SOMENTE por caminhoneiros autônomos e através de suas cooperativas, no entanto é inadmissível que a CONAB queira interferir na constituição e formação das cooperativas, dizendo de que somente cooperativas formadas por pessoas físicas tenham acesso à lei.

G) NÃO LIBERAÇÃO DOS VEÍCULOS 11 EIXOS – PBT 91 TON

A liberação deste veículo vai totalmente contra a segurança viária, a conservação das rodovias e a inexistência de vias adequadas para o trânsito. A exemplo do que houve com os veículos de 7 (sete) e 9 (nove) eixos, é o que se quer implementar agora, ou seja, o projeto prevê que esses veículos devam executar determinado tipo de atividade econômica, em lugar determinado, com responsabilidade de construção das vias de obrigatoriedade de quem utilizará o veículo, mas a prática nos demonstra que isso também foi previsto com os veículos de 7 e 9 eixos de uma vez liberados para o mercado, as leis e os objetivos que estavam traçados, foram substituídos pela demanda econômica e de mercado em detrimento à preservação da segurança e vida, da via, do trânsito e do pavimento e também do meio ambiente.

Atenciosamente,

Eduardo Lirio Guterra
Presidente Interino da CNTTL

Carlos Alberto Litti Dahmer
Presidente da FECCOTAC

Gustavo Ávila Cavalcante
Caminhoneiro Autônomo – RNTRC 045984455

Jair Volnei Marques
Presidente do SINDICAM-TRÊS CACHOEIRA-RS
Fabrício Ferreira Schaefer
Caminhoneiro Autônomo de Três Cachoeira-RS
RNTRC 046549463
Rodney de Melo Larocca
Presidente da COOPERTRAC-CASTRO-PR
Carlos Alberto Litti Dahmer
Presidente da SINDITAC-IJUI-RS
Carlos Alberto Litti Dahmer
Vice-presidente da CGTB