



Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo
Rua Heróis da FEB, nº 9, 3º andar – Parque Novo Mundo – São Paulo / SP – CEP 02188-040
(11) 2631 5097 – 2632-4622 – Ramais 222, 223 e 224
fetrabens@uol.com.br – www.fetrabens.com.br
Filiada à Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos

Ofício nº195/2023

São Paulo/SP, 6 de outubro de 2023.

À Senhora
Deputada Federal Any Ortiz
Câmara dos Deputados
Brasília/DF

Ao Senhor
Deputado Federal Diego Coronel (relator na CVT)
Câmara dos Deputados
Brasília/DF

Com cópia
Aos Senhores
Deputados Federais

Prezados Parlamentares,

A [Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo](#) (Fetrabens), vem, respeitosamente, por intermédio deste expediente, apresentar algumas considerações a respeito do **Projeto de Lei (PL) nº 1321/2023**, de autoria da **Deputada Any Ortiz**, que reduz os valores das multas e indenizações previstas para o infrator da Lei do Vale-Pedágio.

Desta feita, apresentamos, abaixo, comentários referentes à importância do Vale-Pedágio aos Transportadores Autônomos de Cargas (TACs) que, por sua magnitude, merecem atenção ímpar, pelo que, contamos e esperamos total atenção.

1. Importância dos Transportadores Autônomos e dimensão da Fetrabens

Atualmente, a Fetrabens é a maior federação dos transportadores autônomos de cargas do Estado de São Paulo. Além de ser formada por 27 sindicatos, esses, por sua vez, representam cerca de **537.854 motoristas profissionais autônomos**, ou seja, mais da metade dos transportadores autônomos que possuem registro ativo do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) (982.348 transportadores)¹.

Em mais de 37 anos de constituição, a Fetrabens protagonizou, na qualidade de negociadora,

¹ Números do RNTRC mais atualizados, referentes ao mês de setembro. Dados obtidos no site da ANTT no dia 05/10/2023, *In* <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrjoiOTczNzdmYzktNzUzNS00NGJkLTk0ZjktNDY2MDV%20kZjQzZmU3liwidCl6ljg3YmJlOWRILWE4OTItNGNkZS1hNDY2LTg4Zjk4MmZiYzQ5MCMJ9>



Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo
Rua Heróis da FEB, nº 9, 3º andar – Parque Novo Mundo – São Paulo / SP – CEP 02188-040
(11) 2631 5097 – 2632-4622 – Ramais 222, 223 e 224
fetrabens@uol.com.br – www.fetrabens.com.br
Filiada à Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos

diversas ações que ensejaram grandes conquistas para os Transportadores Autônomos de São Paulo e do Brasil. Inúmeras alterações normativas (leis, portarias, resoluções, etc.), apresentação e ajustes de proposições legislativas em tramitação na Câmara dos Deputados, no Senado Federal e na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, construção de políticas públicas com os Poderes Executivo e Legislativo federal, estadual e municipal, interlocuções com os principais atores do setor transportador e da logística, dentre outras, em prol para que o Transportador pudesse exercer sua profissão com dignidade e segurança jurídica.

2. Conquista para os Transportadores Autônomos de Cargas: Lei Federal 10.209/2001

Em um breve resumo fático, destacamos que a discussão acerca do pedágio iniciou no Estado de São Paulo, capitaneada pelo Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo (SINDICAM-SP).

No segmento do transporte rodoviário de cargas, especialmente em virtude da contratação do Transportador Autônomo de Cargas (TAC), era natural o fechamento do contrato com a proposta de “frete cheio”, ou seja, no valor contratado eram incluídas as despesas com os pedágios.

Essa ação dos contratantes gerava imenso prejuízo ao trabalhador, já que os tributos (IRPF, INSS, SEST/SENAT) tinham como base de cálculo o valor do frete total, melhor dizendo, a despesa (pedágio) acabava integrando a parcela tributável.

Em várias ocasiões foram abordadas essas peculiaridades e problemas com o Governo do Estado de São Paulo, que se convenceu da problemática. Dessa forma, para dirimir essa questão, a então Secretaria da Fazenda do Governo do Estado de São Paulo, representada pelo seu Coordenador da Administração Tributária, publicou o [Comunicado CAT nº 133, de 08 de setembro de 1999](#)², que determinou o destaque, em campo apropriado, do valor do pedágio.

Vale ressaltar que, em seguida, sobreveio uma grande manifestação da categoria. Dentre as pautas reivindicatórias, incluía-se o pleito de aplicação e de delimitação do pedágio ao valor de R\$ 1,00 por eixo o que implicou na afetação de diversos contratos administrativos, o que resultou em um verdadeiro caos.

Isto posto, à época, o SINDICAM-SP apresentou ao Poder Executivo uma proposta praticada em São Paulo, estruturada no destaque total do valor do pedágio e, a seu turno, que o pagamento pela despesa fosse realizado pelo contratante do serviço.

Acolhida a proposta, publicou-se a Medida Provisória (MP) 2.107-12, de 23 de fevereiro de 2001, que, posteriormente, foi convertida na [Lei Federal 10.209/2001](#), que institui o Vale-Pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga.

Inarredável que a Lei do Vale-Pedágio, em que pese também favorecer as empresas de transportes, foi criada para atender a uma das principais reivindicações dos transportadores autônomos: a desoneração do transportador no pagamento do pedágio. Isso representou, e

² Publicado no D.O.E. de 09 de setembro de 1999.



Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo
Rua Heróis da FEB, nº 9, 3º andar – Parque Novo Mundo – São Paulo / SP – CEP 02188-040
(11) 2631 5097 – 2632-4622 – Ramais 222, 223 e 224
fetrabens@uol.com.br – www.fetrabens.com.br
Filiada à Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos

representa, uma histórica **CONQUISTA** dos transportadores autônomos de cargas.

3. A Lei do Vale-Pedágio

Desde a sua publicação, a Lei Federal 10.209/2001 foi objeto de inúmeras discussões judiciais e dos mais diversos debates.

As discussões se acentuaram, especialmente, no que se refere à **multa indenizatória prevista no Artigo 8º** da lei, que impõe pesada sanção por seu descumprimento, ou seja, o inadimplemento implica na multa indenizatória de duas vezes o valor do frete.

Notadamente, para assentar entendimento, na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 6031, o Supremo Tribunal Federal (STF) esgotou a matéria, ao tratar da razoabilidade e proporcionalidade da pena, por fim, declarando constitucional a referida multa indenizatória.

4. O PL 1321/2023

Ao atentamente analisarmos o PL 1321/2023, percebemos que a proposta legislativa objetiva reduzir a multa administrativa pelo descumprimento da norma legal, lei 10.209/2001:

Art. 2º O *caput* do Art. 5º da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 5º O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o infrator à aplicação de multa administrativa de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais), a ser aplicada pelo órgão competente, na forma do regulamento. (NR) ”

Além de modular a pena indenizatória para **duas vezes o valor do pedágio**, segundo se infere do seu Artigo 3º, *verbis*:

“Art. 8º Sem prejuízo do que estabelece o art. 5º, nas hipóteses de infração ao disposto nesta Lei, o embarcador será obrigado a indenizar o transportador em quantia equivalente a duas vezes o valor do pedágio. (NR) ”

Entretanto, na justificção da proposta legislativa, mormente nada justifica a proposta de redução da multa administrativa, a nobre parlamentar expôs o seu entendimento de que o valor da multa indenizatória, como está atualmente definida na Lei do Vale-Pedágio, no momento, é desarrazoada e desproporcional. Além disso, ressaltou que em decorrência do julgamento da ADI 6031, pelo STF, acentuaram-se as ações judiciais contrárias às empresas



Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo
Rua Heróis da FEB, nº 9, 3º andar – Parque Novo Mundo – São Paulo / SP – CEP 02188-040
(11) 2631 5097 – 2632-4622 – Ramais 222, 223 e 224
fetrabens@uol.com.br – www.fetrabens.com.br
Filiada à Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos

transportadoras.

Concentrando os fundamentos na justificação da proposta, *data vênia*, oportuno ressaltar que o ponto nevrálgico se refere a uma sanção, de cunho pecuniário, por **descumprimento de norma legal**.

Nesse sentido, tomando as lições de Rudolf Von Ihering, que assim leciona:

“Regra jurídica sem coação é uma contradição em si, um fogo que não queima, uma luz que não ilumina.”

Decerto que o PL, ao sugerir a alteração da Lei do Vale-Pedágio, não retira a pena indenizatória. No entanto, com todo respeito, ao reduzir o impacto pelo descumprimento, fortalece o seu descumprimento.

Como visto alhures, a norma do Vale-Pedágio está vigente desde a publicação da Medida provisória, no ano de 2001, hodiernamente completando 22 anos.

Em mais de duas décadas, é patente que ainda existe o **descumpridor da norma, mesmo com a imposição de pena indenizatória elevada**. Infelizmente é estarrecedor imaginar o futuro dos transportadores autônomos de cargas caso haja a redução do valor da multa indenizatória. Com todo o respeito, é, de fato, aniquilar o cumprimento da Lei do Vale-Pedágio!

Outro ponto que merece consideração, conforme a justificação do PL, são as ações contra as transportadoras. Nesse caso, causa-nos muita estranheza.

Como apresentado acima, a Lei não beneficia somente o transportador autônomo de cargas, mas também as empresas de transportes, haja vista que leva a obrigação para o PROPRIETÁRIO ORIGINÁRIO DA CARGA.

Naturalmente, ao oferecer seu preço, a empresa de transporte inclui a despesa com os pedágios, de sorte que ela, a transportadora, RECEBE DO PROPRIETÁRIO DA CARGA. Em resumo, a transportadora recebe e NÃO REPASSA ao subcontratado (transportador autônomo de carga), se beneficiando daquilo que não devia; porquanto, é uma despesa do efetivo transportador.

Assim, é evidente que se houve aumento de ações contra as transportadoras, é certo afirmar que NÃO FORAM contra aqueles que, efetivamente, cumprem a norma legal e não se locupletam com aquilo que não lhe pertence.

Bom que se diga afirmando com veemência, que não se objetiva, de forma nenhuma, a busca desenfreada da pena indenizatória, muito pelo contrário, o transportador autônomo de cargas quer, apenas e tão somente, ver cumprida a legislação e receber, no ato do embarque, as despesas decorrentes do vale pedágio obrigatório, inibindo seja onerado com mais essa despesa.

Com todo respeito a nobre legisladora, na proposta legislativa há, evidentemente, uma séria INVERSÃO de valores em privilegiar o mau pagador em detrimento do trabalhador, resvalando no princípio constitucional estabelecido no artigo 170 da Constituição Federal, fundada na



Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo
Rua Heróis da FEB, nº 9, 3º andar – Parque Novo Mundo – São Paulo / SP – CEP 02188-040
(11) 2631 5097 – 2632-4622 – Ramais 222, 223 e 224
fetrabens@uol.com.br – www.fetrabens.com.br
Filiada à Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos

“valorização do trabalho humano”.

Assim sendo, percebemos e afirmamos, sem medo de errar, que **a proposta legislativa incentivará o infrator** e, via de consequencia, de forma contundente, **afetará a parte mais fragilizada: o transportador autônomo.**

Com esses fundamentos, invocamos aos senhores uma reflexão mais profunda sobre o tema e, com fundamento no Artigo 104 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (Resolução nº 17, de 1989), seja requerida a retirada da proposição por parte da Deputada Any Ortiz, haja vista que o PL 1321/2023 vai de encontro, de forma contundente, ao transportador autônomo de cargas, a parte mais fragilizada no negócio.

Nos colocamos à disposição dos senhores e de vossas assessorias para qualquer informação adicional ou esclarecimento que se façam necessários.

Cientes da sensibilidade dos senhores, estamos confiantes no acolhimento deste pedido e aproveitamos a oportunidade para renovar expressões do nosso elevado apreço e consideração.

Respeitosamente,

Norival de Almeida Silva

Presidente