

Ilmo. Sr.

MARIO RODRIGUES JUNIOR

Diretor Geral da ANTT

c.c. Sr. Marcelo Vinuuld Prado/Diretor
Dra. Rosimeire Freitas/SUROC
Sr. Nauber N Nascimento/SUFIS
Sr. Noboru Ofugi/ ASTEC

Prezado Senhor

No último dia 20, estiveram reunidos em Foz do Iguaçu/PR, a convite dessa Agência, os representantes das seguintes instituições: Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística – NTC&Logística, Associação Brasileira de Transportadores Internacionais – ABTI, Associação Brasileira de Logística e Transporte de Cargas – ABTC, Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná – FETRANSPAR, Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Foz do Iguaçu e Região – SINDIFOZ, Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas & Logística do Estado de Mato Grosso do Sul – SETLOGMS e Organização das Cooperativas do Brasil – OCB.

Por consenso, deliberou-se por encaminhar a Vossa Senhoria os pleitos abaixo relacionados:

- a) Multas aplicadas com o fundamento de não possuir/não portar os seguros de danos a terceiros não transportados (art.13, do ATIT e item 4, letra b, art. 2º. Decreto 5462/05)

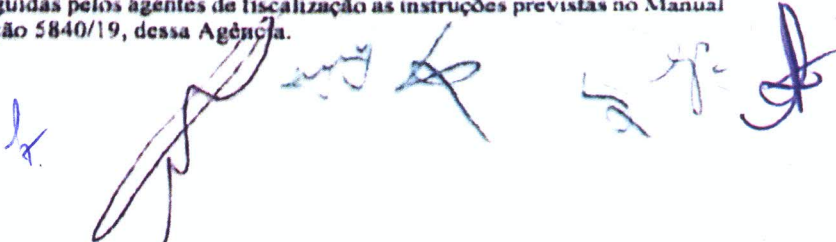
Esse assunto é recorrente em todas as reuniões das entidades que a este subscrevem e, também em reuniões com essa Agência. Ocorre que as multas aplicadas às empresas, em que pese sua defesa na esfera administrativa, em sua maioria são indeferidas, mesmo comprovando-se a contratação de apólice para o fim específico. Muitas das empresas estão discutindo na justiça federal a improcedência da infração e, ainda assim, essas multas têm sido constantemente enviadas para o cartório e SERASA.

Observamos que o Manual de Fiscalização reconheceu que esse seguro, ao ser contratado em ponto de fronteira, não tem cobertura em território brasileiro para empresas brasileiras, conforme Circular SUSEP nº 008/1989.

Como temos informado, esse seguro é contratado em ponto de fronteira, ou seja, momentos antes de o veículo ingressar em território estrangeiro, e a apresentação do Certificado bilingue para a fiscalização brasileira não é possível.

Por outro lado, o país que está recebendo esse veículo, ao solicitar a pasta com a documentação, observa se há o respectivo certificado. Não o encontrando, é impedido o ingresso do veículo, além de receber autuação conforme Segundo Protocolo de Infrações e Sanções. Tratamento semelhante é realizado pelo agente de fiscalização brasileiro com os veículos estrangeiros.

Dessa forma, propomos que todas as infrações aplicadas sejam reclassificadas para "não portar" o respectivo Certificado, e que sejam seguidas pelos agentes de fiscalização as instruções previstas no Manual de Fiscalização bem como na Resolução 5840/19, dessa Agência.



Solicitamos igual tratamento no item seguros de cargas; e que as autuações aplicadas às empresas por valor diferente do certificado e o valor da carga (fatura comercial), sejam reclassificadas. Como temos informado, a empresa transportadora, ao contratar a apólice de seguro de danos a carga num valor x e, ao carregar seu veículo com carga superior a aquele valor segurado, por meio de anuência previa entre as partes (ETC e Seguradora) faz a averbação e complementa o pagamento. É uma condição estritamente comercial entre ETC e empresa seguradora.

b) RNTRC – anotação no CRLV dos Detrans sobre a locação – Resolução 5840/19 e 4799/15

O transporte internacional terrestre possui peculiaridades que não ocorrem no transporte doméstico. Atualmente, em razão da situação econômica entre os países sul americanos, a figura da inclusão na frota de veículo que não seja de propriedade da empresa transportadora é cada vez maior.

Como foi tratado na Resolução 5840/19, qualquer inclusão de veículo que não seja de propriedade da empresa transportadora deverá obrigatoriamente estar no RNTRC da requerente. Para isso, a empresa deverá providenciar que no CRLV conste a sua posse.

Tal situação se dá em razão de que a Resolução CONTRAN nº 339/10 permite a anotação dos contratos de comodato e de aluguel ou arrendamento não vinculado ao financiamento do veículo, junto ao Registro Nacional de Veículos Automotores. Muito embora, não seja obrigatório, em nosso entendimento, a exigência persiste conforme norma ANTT, e as empresas transportadoras não têm como atender a esse dispositivo, em razão da desigualdade de procedimentos adotados nos diferentes DETRAN. Além disso, em alguns órgãos de trânsito estadual e/ou municipal, os custos para se fazer o tal registro são muito altos, onerando muitíssimo a operação de transporte. Tudo isso poderia ser evitado se houvesse uma regra básica de procedimento em todos os Detran, inclusive, sobre possível taxa.

A discussão é grande, pois quando existe uma retração no volume de carga destinada ao comércio exterior diminui, esse veículo agregado à frota tem a necessidade de operar no mercado nacional, independente da empresa ao qual está habilitado.

Sabemos também que essa frota de veículo autônomo está quase sucateada, e essa situação estabelece um custo alto à empresa para inclui-lo no seu parque automotor.

Muito embora haja o dispositivo prorrogando em dois anos a adequação do quadro de frota vigente até 22/4/19, mas a nova inclusão de veículo não está prevista.

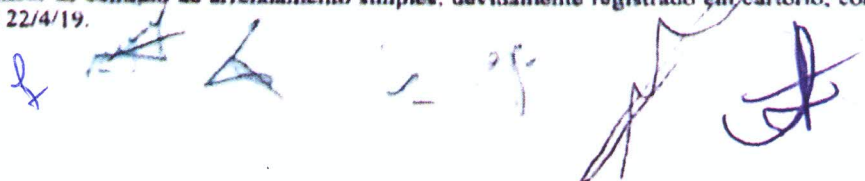
Levamos em consideração as estatísticas de comércio exterior de que o volume de transporte na maioria dos segmentos econômicos diminui em média 40%. Isso implica na revisão dos custos das empresas se quiserem seguir operando.

Não contar com a inclusão de veículo por meio de contrato de arrendamento simples, registrado em cartório, sem a obrigatoriedade da suspensão do RNTRC desse veículo agregado, para empresa torna-se inviável.

Considerando que, sem a inclusão de veículos, o fator de instabilidade socioeconômica nos principais pontos de fronteira levará a uma situação bastante complexa e preocupante.

Da mesma forma que a empresa está padecendo da queda significativa de comércio, o transportador autônomo também é alcançado.

Dessa forma, vimos solicitar, também, o prazo de dois anos para a inclusão desses novos veículos, de acordo com o art.5º da referida Resolução, em que o veículo agregado possa ser incluído à frota da empresa transportadora por meio de contrato de arrendamento simples, devidamente registrado em cartório, como prática utilizada até 22/4/19.



Reiteramos nossa solicitação para que o TRIC tenha suas regras próprias e distintas do transporte nacional, em razão de legislação específica do setor. Em nosso entendimento, essa Agência deve zelar pelo equilíbrio socioeconômico deste Setor frente aos demais países do Tratado. Salientamos que é notório o crescimento da participação de empresas estrangeiras no segmento de importação/exportação nacional, pelo motivo de que estas não estão sujeitas ao cumprimento da legislação brasileira.

Por outro lado, as empresas que necessitam subcontratar veículo habilitado de outra empresa habilitada, numa operação específica, deverão efetuar o pagamento à empresa contratada e não ao proprietário do veículo objeto de subcontratação.

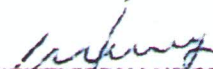
A grande distorção sobre a operação está relacionada ao pagamento ao proprietário do veículo que foi incluído na frota, gerando assim, a falsa ideia de que este possui a licença originária para operar de forma autônoma, o que não é verdadeiro, pois a relação de transporte rodoviário internacional se dá entre empresas e veículos habilitados.

Necessário se faz que haja qualificação, formalidade e segurança jurídica para que o setor de transporte rodoviário internacional de carga efetivamente seja eficiente e competitivo. Sabemos que é muito importante o papel das entidades na divulgação das regras que norteiam o TRIC e, também, a importância de contar com a colaboração e apoio dessa Agência Nacional de Transportes Terrestres, que é o Organismo Nacional de Aplicação do ATIT.

Colocando-nos à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários, agradecemos

Atenciosamente





JOSÉ HÉLIO FERNANDES
Presidente




FRANCISCO CARDOSO
Presidente




PEDRO JOSÉ O. LOPES
Presidente




SÉRGIO MALUCELLI
Presidente




CELSO A. CALLEGGARIO
Presidente




CLAUDIO CAVOL
Presidente




RENATO NOBILI
Superintendente do Sistema