O Fim da Carta-Frete

Em abril de 2011, a ANTT regulamentou a Lei 12.249 de 2010, que proíbe o uso da carta-frete[1]. A carta-frete trazia uma série de desvantagens ao trabalhador, como deságio ao converter o valor em dinheiro. Até 23 de janeiro de 2012, foi realizada uma fiscalização educativa, sem aplicação de multas sobre quem desrespeitasse as novas regras. Todavia, esse prazo foi estendido e até hoje as multas não estão sendo aplicadas[2].

Com as novas regras, o pagamento do frete ao transportador autônomo e à empresa de transporte com até três veículos deve ser feito por crédito em conta corrente ou por outros meios de pagamento eletrônico[3] habilitados pela ANTT. Isso significa que outras formas de pagamento comumente utilizadas, como carta-frete, cheque ou dinheiro em espécie, estão proibidas.

A carta-frete era o principal meio de pagamento das empresas que contratavam os transportadores autônomos, mas não era regulamentada por legislação alguma. Funcionava como um título informal, que representava o adiantamento do frete e o pagamento ao motorista. Cabia ao caminhoneiro trocar esse documento por dinheiro nos postos de combustível credenciados às empresas contratantes de frete. Essa vinculação era prejudicial ao transportador autônomo, porque os postos, em geral, exigiam uma cota mínima de abastecimento para viabilizar a troca da carta-frete. Além da obrigatoriedade imposta, o meio de pagamento sofria um deságio considerável, cobrado sobre o valor de face[4] da carta-frete. Entidades representativas[5] do setor estimam que essa redução representava de 15% a 30% do valor do frete.

Basicamente, o pagamento eletrônico[6] surgiu por três motivos: garantir o justo pagamento ao caminhoneiro; retirar os trabalhadores da informalidade; e elevar a arrecadação tributária. Para um número mínimo de operações[7], o usuário não terá que pagar tarifas pela utilização do cartão. O novo meio de pagamento permitirá que o caminhoneiro comprove renda e, portanto, facilitará a obtenção de financiamentos. A grande maioria das entidades representativas dos caminhoneiros é favorável ao fim da carta-frete.

Em relação ao governo, o uso do cartão eletrônico facilitará a fiscalização e elevará a arrecadação, pois com a carta-frete, os tributos poderiam não ser recolhidos[8]. Com as novas regras, o contratante do serviço de transporte deverá informar à operadora do cartão eletrônico[9] dados sobre a origem e destino da carga, a natureza e quantidade de mercadoria, o valor do frete e dos tributos incidentes, etc. A partir desses dados, será gerado um Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT).

Contudo, existem lacunas na legislação. As novas regras não são obrigatórias para empresas com mais de três veículos, ou seja, não se sabe se elas poderão seguir utilizando a carta-frete. Além disso, algumas empresas de transporte estão questionando a legalidade das novas regras, já que a Constituição Federal garante outros meios de pagamento, como cheque ou dinheiro em espécie.

Ademais, existem empresas de transporte que estão enfrentando dificuldades com a excessiva burocracia do novo sistema e os custos envolvidos. A lei estabelece

que as tarifas cobradas dos contratantes de autônomos sejam estabelecidas em livre negociação com as operadoras de cartão. Já existem relatos de que esses custos estão sendo repassados ao caminhoneiro, com redução do frete pago.

Também existem dificuldades em compatibilizar as novas regras com o TAC-Agregado[10], que é um transportador autônomo que presta serviços à uma empresa de transporte. O TAC realiza vários fretes para a mesma empresa. Logo, a cada nova operação de transporte, seria necessário fornecer todas as informações para o cadastramento da operação. Empresas do setor pedem a simplificação/dispensa da emissão do CIOT nesses casos.

Além disso, o setor de transporte possui vários segmentos. Os novos meios de pagamento foram elaborados baseados no transporte de grandes massas (safras, cargas industriais, etc.). Contudo, existem dúvidas quanto à operacionalidade do novo sistema no transporte de carga fracionada[11], por exemplo. Por se tratar de pequenas quantidades de carga, os veículos que fazem a coleta, a transferência e a entrega da encomenda não são os mesmos. A implementação dos novos meios de pagamento, da forma como está, geraria muita burocracia no transporte de carga fracionada. Uma regulamentação específica para isso é necessária.

Apesar das dificuldades de adaptação e dos custos envolvidos, o fim da carta-frete se constitui num avanço para o setor de transporte no Brasil. Os novos meios de pagamento auxiliam na formalização da profissão de transportador autônomo, gerando ganhos para o setor e para a sociedade. Será possível avançar na renovação da frota de caminhões, cuja idade é mais avançada dentre os autônomos. Uma das dificuldades de acesso ao crédito via programas como o PROCAMINHONEIRO, do BNDES, era justamente a dificuldade de o caminhoneiro comprovar renda. Com as novas regras, isso será facilitado. Contudo, são necessários ajustes práticos na lei, para evitar a burocracia e o surgimento de entraves às atividades das transportadoras.■

1. Lei 12.249/2010 (art. 128) e Resolução ANTT nº 3.658/2011.
2. Para o contratante de serviço de transporte rodoviário de cargas, a multa varia de R$ 550 a R$ 10.500. Para o contratado, a multa é de R$ 550.
3. O crédito em conta corrente funciona como qualquer outra conta de depósito, sujeita às regras do Banco Central. Já o meio eletrônico de pagamento funciona como um vale-frete: é um cartão que recebe créditos em contrapartida da prestação do serviço de transporte.
4. Valor impresso no documento.
5. União Nacional dos Caminhoneiros do Brasil (UNICAM).
6. Não existe um único termo para se referir ao novo produto. São utilizados nomes como cartão-frete, carta-frete eletrônica, etc.
7. Consulta de saldo sem impressão, um extrato impresso de todos os créditos efetuados durante um ano, emissão da 1ª via de um cartão para pessoa física dependente do transportador autônomo, etc.
8. O empregador passará a recolher na fonte o Imposto de Renda. Já o caminhoneiro passará a pagar o Imposto de Renda, o INSS e a contribuição sindical (SEST/SENAT).
9. Já existem dez empresas autorizadas pela ANTT a administrar o novo cartão.
10. TAC: Transportador Autônomo de Cargas.
11. Caracterizado pelo transporte de pequenas porções de carga que não alcançam a capacidade total de um veículo, e por esta razão são consolidadas com outras cargas de mesma característica.