

São Paulo, 29 de abril de 2019.

Ao

Excelentíssimo Senhor(a) Senador(a) da República

Relator(a) da Comissão de Assuntos Econômicos

**Ref.: PLC nº 75/2018 – Institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas; altera as Leis nºs 10.833, de 29 de dezembro de 2003; 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); 13.103, de 2 de março de 2015; 11.442, de 5 de janeiro de 2007, e o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal); revoga os Decretos-Lei nºs 284, de 28 de fevereiro de 1967; 1.438, de 26 de dezembro de 1975; 1.582, de 17 de novembro de 1977; as Leis nºs 7.290, de 19 de dezembro de 1984; 10.209, de 23 de março de 2001; 12.667, de 15 de junho de 2012, e os dispositivos da Lei 11.442, de 5 de janeiro de 2007; e dá outras providências.**

## **I. SUMÁRIO**

1. Abaixo seguem destacados os pontos de atenção identificados pelo Comitê Brasileiro de Arbitragem (CBAr) com relação ao PLC 75/2018, especificamente no que tange à resolução de conflitos oriundos das relações decorrentes do contrato de transporte de cargas (parágrafos 1º, 2º e 3º, do art. 18) e à criação do Centro de Conciliação do Transporte – Cecont (parágrafos 1º, 2º e 3º, do art. 19), e que serão detidamente abordados na sequência.

### **MODIFICAÇÕES SUGERIDAS NESTE PARECER:**

2. Manutenção do *caput* do artigo 18, com exclusão de seus três parágrafos. Exclusão da referência à Lei 9.307/96, expressa no parágrafo 1º, do art. 19.

## **II. DAS JUSTIFICATIVAS PARA A PROPOSTA DE ALTERAÇÃO**

3. O CBAr, na qualidade de associação sem fins lucrativos, voltada ao estudo, à divulgação e ao aprimoramento da arbitragem, da mediação e de outros métodos de solução de conflitos, pretende mostrar, em seu Parecer ao Projeto de Lei em comento, a necessidade de adequação entre os comandos expressos nos parágrafos dos artigos 18 e 19 do PLC em comento, a fim de que possam estar harmonizadas as disposições que conferem natureza empresarial e comercial aos contratos de transporte de carga e às relações decorrentes (art. 18) com aquelas que versam sobre a solução dos conflitos que possam advir (art. 19).

4. Com efeito, o *caput* do art. 18 faz clara a intenção do legislador em ressaltar o cunho empresarial e comercial das relações decorrentes dos contratos de transporte de carga, de

forma a deles expressamente afastar o surgimento de vínculo trabalhista, de tal forma que assim também revela o prestígio conferido à autonomia da vontade das partes tanto para livremente contratarem como para elegerem a via para a solução de suas possíveis disputas.

5. O parágrafo 1º, do art. 19, a seu turno, apregoa a criação do Centro de Conciliação do Transporte – Cecont, que, nos termos expressos no parágrafo 3º que lhe segue, “*tem como pressuposto a autocomposição e deve atender aos princípios da celeridade, economicidade e simplicidade*”.

6. O prestígio à autonomia da vontade das partes se faz evidente na dicção do parágrafo 2º, do mesmo art. 19, ao estabelecer que as partes poderão, a seu critério, decidir por submeter seus contratos de transporte rodoviário de carga ao Cecont ou ao Poder Judiciário.

7. Nesse cenário, no entanto, o parágrafo 1º, do art. 18, vem estabelecer que “*compete somente à justiça comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas*”, o que pode conduzir ao [errôneo] entendimento que os métodos autocompositivos de solução de controvérsia não poderão ser utilizados para ações oriundas de contratos de transporte de cargas; o que, à toda evidência, conflita irremediavelmente com o prestígio à autonomia da vontade e à autocomposição dos conflitos.

8. Assim, tendo em vista que os três parágrafos do artigo 18 apresentam disposições correlatas, sendo todas incongruentes com as demais disposições contidas no PLC 75/2018 que versam sobre a solução de conflitos, propõe-se a manutenção apenas da redação do *caput* para que dito artigo disponha, tão somente e para não deixar dúvida, que sob o aspecto material a relação do contrato de transporte de cargas é estritamente empresarial e comercial.

9. No que concerne ao Centro de Conciliação do Transporte - Cecont, parece inadequada a referência à Lei 9.307/96, trazida no §1º do art. 19, pois a Lei de Arbitragem não disciplina nem estabelece requisitos para a criação ou funcionamento de Centros de Soluções de Disputas, de forma que o fundamento legal trazido para reger o Cecont não pode ser mantido por absoluta falta de subsunção e adequação.

10. Em acréscimo, na medida em que o parágrafo 3º do mesmo artigo 19 apresenta que o Cecont tem como pressuposto a autocomposição, pela via da conciliação – tal como definido em sua própria denominação [Centro de Conciliação do Transporte], além de apresentar o parágrafo 2º a garantia de acesso à justiça comum, parece claro que a Lei de Arbitragem não pode ser trazida para regular dito Centro.

11. Assim, com vistas a garantir a harmonia entre as importantes disposições referentes à solução de controvérsias trazidas no PLC 75/2018, bem como a garantir que tanto a criação do Cecont como a submissão e o desenvolvimento dos procedimentos de conciliação possam ocorrer segundo padrões de legalidade e de segurança jurídica, nosso entendimento se dá no sentido de requerer a exclusão da menção à Lei 9.307/96 (arbitragem), trazida no §1º, artigo 19 do PL75/2018, porque:

- a) a Lei de arbitragem não regula o funcionamento de Centros e/ou Câmaras;

- b) o pressuposto do Cecont é a autocomposição das partes – o que em nada se assemelha com o da arbitragem; e
- c) há garantia de acesso à Justiça comum – o que conflita com a opção pela arbitragem

### III. CONCLUSÃO

12. Por essas razões, o CBAr recomenda a seguinte proposta aos artigos 18 e 19 do PLC nº 75/2018 e pede ainda a elevada atenção de Vossa Excelência para que de vosso parecer final possam constar as modificações ora propostas, cuja redação passaria a ser a seguinte:

*Art. 18. A relação decorrente do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 17 desta Lei, com exclusividade ou não, ainda que de caráter habitual, é sempre de natureza empresarial e comercial, não constitui relação de trabalho e, portanto, não enseja, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.*

*Art. 19. As condições do contrato de transporte de carga de que tratam os arts. 16 a 28 desta 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.*

*§ 1º - Fica criado o Centro de Conciliação do Transporte (Cecont), que será regido pelos mesmos requisitos das Câmaras de Conciliação, Mediação e Arbitragem, e funcionará sob a coordenação das entidades sindicais de empresas de transporte rodoviário de cargas e das entidades sindicais dos transportadores rodoviários autônomos de cargas, as quais indicarão seus membros colaboradores.*

*§ 2º - Os contratos de transporte rodoviário de carga de que trata esta Lei poderão, a critério das partes, ser submetidos ao Cecont para resolução de conflitos, sem prejuízo de eventual ingresso judicial.*

*§ 3º - O Cecont tem como pressuposto a autocomposição e deve atender aos princípios da celeridade, economicidade e simplicidade.*

13. Sendo estas as considerações que nos cabiam no momento, agradecemos a atenção e permanecemos à disposição para esclarecimentos.

Cordialmente,



**Giovanni Ettore Nanni**

Presidente

Comitê Brasileiro de Arbitragem