

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

MARINA FERNANDA CANTUARIA FERREIRA

**PRINCÍPIO DA FORÇA OBRIGATÓRIA DOS CONTRATOS E LEI
10.209/2001: ANÁLISE DO IMPACTO DA LEGISLAÇÃO QUE OBRIGA
O PAGAMENTO ANTECIPADO DO VALE PEDÁGIO NA RELAÇÃO
CONTRATUAL**

Orientadora: Prof^ª Dr^ª Camila Ferrara Padin

São Paulo
2022

PRINCÍPIO DA FORÇA OBRIGATÓRIA DOS CONTRATOS E LEI 10.209/2001: ANÁLISE DO IMPACTO DA LEGISLAÇÃO QUE OBRIGA O PAGAMENTO ANTECIPADO DO VALE PEDÁGIO NA RELAÇÃO CONTRATUAL

MARINA FERNANDA CANTUARIA FERREIRA

Resumo:

A Lei 10.209/2001 que entrou em vigor em 25 de outubro de 2002, instituiu o pagamento antecipado obrigatório via formulário próprio do Vale-Pedágio, sobre o transporte rodoviário de carga. Tal medida não observou os diversos aspectos da malha rodoviária Brasileira, assim como as peculiaridades da relação contratual existente entre embarcador e transportador autônomo ou transportadoras. Diante do contexto firmado pela vigência da Lei 10.209/2001 e da dificuldade da aplicabilidade efetiva de tal norma, faz-se necessário discutir formas de garantir a efetividade da norma posta, assim como observar o princípio da força obrigatória dos contratos, princípio este que aliado ao princípio da boa-fé objetiva e função social dos contratos norteiam a relação contratual, possibilitando que as Partes possam prever as cláusulas contratuais mais convenientes para a prestação do serviço e de acordo com a função social do contrato. Este trabalho tem por objetivo apresentar e analisar, sob à luz dos princípios da força obrigatória dos contratos, da boa-fé e da função social dos contratos a Lei 10.209/2001 que regulamenta o pagamento obrigatório antecipado do vale pedágio ao transportador. Será apresentado os conceitos dos princípios relacionados acima, assim como os conceitos e atribuições do embarcador estabelecidos na legislação vigente sobre o tema, para embasar a discussão proposta neste trabalho. O presente estudo será feito por meio do método dedutivo, com fundamento na legislação vigente, apontando as dificuldades no cumprimento da legislação, demonstrado como a inflexibilidade da referida lei impacta a relação contratual estabelecida entre as Partes.

Palavras chaves: Vale Pedágio. Força obrigatória dos contratos. Liberdade contratual.

Abstract

Law 10.209/2001, which entered into force on October 25, 2002, established the mandatory advance payment via the Toll Voucher's own form, on road freight transport. This measure did not observe the various aspects of the Brazilian road network, as well as the peculiarities of the contractual relationship between shipper and autonomous carrier or carriers. Given the context established by the validity of Law 10.209/2001 and the difficulty of the effective applicability of such standard, it is necessary to discuss ways to ensure the effectiveness of the standard, as well as observe the principle of mandatory force of contracts, principle that allied to the principle of objective good faith and social function of contracts guide the contractual relationship, allowing the Parties to provide the most convenient contractual clauses for the provision of service and according to the social function of the contract. This paper aims to present and analyze, in the light of the principles of mandatory strength of contracts, good faith and the social function of contracts the Law 10.209/2001 that regulates the mandatory payment of the toll voucher to the carrier. It will be presented the concepts of the principles listed above, as well as the concepts and duties of the shipper established in the current legislation on the subject, to support the discussion proposed in this paper. The present study will be done through the deductive method, based on the current legislation, pointing out the difficulties in complying with the legislation, demonstrated how the inflexibility of said law impacts the contractual relationship established between the Parties.

Key words: Toll Voucher. Mandatory force of contracts. Contractual freedom

INTRODUÇÃO

A Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001 que entrou em vigor em 25 de outubro de 2002, instituiu o pagamento antecipado obrigatório via formulário próprio do Vale-Pedágio, sobre o transporte rodoviário de cargas. Por sua vez, a resolução da ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) nº 2.885, de 09 de setembro de 2008, estabeleceu as normas para o pagamento antecipado do Vale-Pedágio obrigatório e definiu que é o embarcador o responsável pelo pagamento do vale pedágio, bem como as competências do embarcador e a obrigatoriedade do registro no RNTRC (Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas) por parte do transportador.

A norma estabelecida visa assegurar que o pagamento ao transportador dos valores referentes ao pedágio, sejam quitados de forma antecipada ao início do transporte, garantindo desta forma que os valores dispensados com pedágio não sejam custeados em nenhum momento do transporte pelo transportador. Tal garantia objetiva assegurar que os transportadores não arquem com custos do pedágio por serem custos decorrentes da necessidade do embarcador.

Não há o que se falar em relação ao direito do transportador de ter custeado pelo embarcador os custos decorrentes de pagamento de pedágio, assim como demais custos que só existam em função da necessidade do embarcador.

Este tema torna-se oportuno uma vez que sua discussão tende a analisar como a intervenção da lei pode, de maneira objetiva, interferir nas relações privadas, além de avaliar como a malha rodoviária brasileira e suas particularidades de tipos de transporte não foram levadas em consideração quando estabelecida a referida lei e resoluções complementares posteriores.

Para tanto será demonstrado de forma exemplificativa determinados tipos de transporte que em função da malha rodoviária brasileira atual impossibilita o pagamento antecipado do vale pedágio, em função das limitações trazidas pela legislação em relação a emissão do formulário próprio de antecipação do pagamento.

Será demonstrado os impactos que a referida norma traz para as relações contratuais privadas, interferindo diretamente nestas. Oportunamente, será demonstrado como a legislação interfere diretamente na relação contratual, uma vez que não pode ser estabelecido entre as partes modo diverso ao previsto na legislação. Por fim, será apresentada breve análise do exposto, a fim de corroborar com o entendimento da necessidade de contínua abordagem do tema e flexibilização da legislação nos tipos de transportes onde não haja possibilidade de

pagamento antecipado do vale pedágio em razão, das dificuldades em entregar o formulário, exemplificativamente.

1. RELAÇÕES DO TRANSPORTE DE CARGA ESTABELECIDOS PELA LEI 10.209/2001

Historicamente a responsabilidade sobre o pagamento do pedágio em transporte de cargas era absorvida pelos próprios caminhoneiros, pois o valor já era inserido no preço cobrado pelo frete, trazendo prejuízo aos caminhoneiros por terem configurado custo decorrente de necessidade do proprietário da carga, hoje denominado como embarcador e posteriormente conceituado com base na Lei 10.209/2001.

Com a Lei 10.209/21, vigente a partir de outubro de 2002, ficou estabelecido que a responsabilidade do pagamento dos valores referentes ao pedágio em transporte de cargas, é do embarcador e este pagamento deve ser realizado de forma antecipada e em formulário próprio, ressalvando o que for relacionada a carga fracionada, conforme estabelece o artigo 3º da referida lei:

Art. 3º A partir de 25 de outubro de 2002, o embarcador passará a antecipar o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, em modelo próprio, independentemente do valor do frete, ressalvado o disposto no § 5º deste artigo (carga fracionada). (Lei 10.209/2021. Art. 3º)

A referida lei instituiu que o pagamento do pedágio fosse feito no momento da contratação do transporte, antecipando desta forma os valores de pedágio necessários para todo o percurso que o transportador ou empresa comercial, necessite fazer para transporte da carga, como estabelece o art 3º em seus parágrafos 2º e 3º, abaixo descritos.

Art 3º § 2º O Vale-Pedágio obrigatório deverá ser entregue ao transportador rodoviário autônomo no ato do embarque decorrente da contratação do serviço de transporte no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino e art. 3º § 3º Sendo o transporte efetuado por empresa comercial para um só embarcador, aplica-se o disposto no parágrafo anterior. (Lei 10.209/2021. Art. 3º).

Neste sentido se faz necessário abordarmos os conceitos trazido pela legislação a respeito de embarcador, sendo, de acordo com a Resolução nº 2.885, de 09 de setembro de 2008 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o embarcador, entendido como o proprietário original da carga, que por razão de necessidade de transporte contrata o serviço de

transporte de carga, conforme rege o art 6º da Resolução nº 2.885/2008 da ANTT “Considera-se embarcador o proprietário originário da carga contratante do serviço de transporte rodoviário de cargas”.

A Resolução nº 2.885/2008 da ANTT citada acima, ainda denomina a embarcador aquele que contrata o serviço de transporte rodoviário de carga, mesmo não sendo o proprietário originário da carga, trazendo tal entendimento em seu artigo Art. 6º § 1º “Equipara-se, ainda, ao embarcador o contratante do serviço de transporte rodoviário de cargas, que não seja o proprietário originário da carga ou a empresa transportadora que subcontratar serviço de transporte rodoviário de carga”. Estabelece ainda que a empresa transportadora que subcontrata serviço de transporte de carga, ou ainda o responsável pelo pagamento do frete da carga a ser transportada, também será considerado nos termos da Resolução nº2.885/2008 da ANTT como embarcador “Art. 6º § 2º Considera-se contratante do transporte rodoviário de cargas, nos termos deste artigo, o responsável pelo pagamento do frete, seja na origem ou no destino do percurso contratado”.

A resolução acima citada também trouxe as atribuições do embarcador, tendo este a obrigação de pagar o valor do pedágio de forma antecipada e não cumulativa ao valor pago como frete, observando o tipo de veículo e propiciando o valor total necessário para livre circulação do transportador por todo o percurso contratado, conforme artigo 7º da referida Resolução:

Art 7º Compete ao embarcador: I adquirir e repassar ao transportador rodoviário de carga, no ato do embarque, o Vale-Pedágio obrigatório, independentemente do frete, correspondente ao tipo de veículo, no valor necessário à livre circulação entre a sua origem e o destino, observando o disposto no parágrafo único do art. 3º desta Resolução. (Resolução ANTT nº 2.885/2008).

Como forma de controle pela ANTT para fins de fiscalização, a Resolução 2.885/2008 estabeleceu que transportador rodoviário de cargas deve, obrigatoriamente, ser inscrito no Registro Nacional de Transporte de Cargas (RNTC), pois o vale pedágio só poderá ser comercializado em função da atividade de transporte rodoviário de carga, como nos diz o art 3º.

Art. 3º O Vale-Pedágio obrigatório de que trata esta Resolução somente poderá ser comercializado para utilização no exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração, por transportador inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga – RNTRC (Resolução 2.885/2008 ANTT).

Tal resolução estabeleceu ainda a obrigatoriedade de antecipação do vale pedágio pelo embarcador, inclusive nos casos em que o transportador precisar transitar sem carga em razão da necessidade do embarcador, este também fará jus ao pagamento antecipado do vale pedágio, como trata o parágrafo único do artigo 3º da Resolução 2.885/2008 da ANTT “O transportador rodoviário que transitar sem carga por disposição contratual terá direito à antecipação do Vale-Pedágio obrigatório em todo o percurso contratado”.

2. PARTICULARIDADES DA MALHA RODOVIÁRIA BRASILEIRA E DIFICULDADE DE APLICABILIDADE DA LEI 10.209/21.

O descumprimento da lei 10.209/2001 prevê sanções administrativas e civis. As primeiras podem materializar-se em multas administrativas que podem variar de R\$ 550,00 a R\$ 10.500,00, conforme art 5º da referida lei “O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o infrator à aplicação de multa administrativa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) a R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), a ser aplicada pelo órgão competente, na forma do regulamento”.

As sanções civis, por seu turno, obrigariam o embarcador a “indenizar” o transportador em quantia equivalente ao dobro do valor do frete, conforme Art 8º da especificada lei “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 frete”.

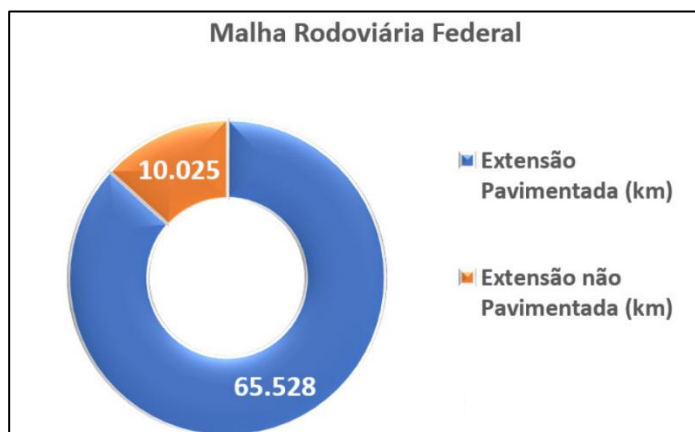
O descumprimento da lei 10.209/2001 prevê sanções administrativas e civis. As primeiras podem materializar-se em multas administrativas que podem variar de R\$ 550,00 a R\$ 10.500,00, conforme art 5º da referida lei “O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará o infrator à aplicação de multa administrativa de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) a R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais), a ser aplicada pelo órgão competente, na forma do regulamento”.

As sanções civis, por seu turno, obrigariam o embarcador a “indenizar” o transportador em quantia equivalente ao dobro do valor do frete, conforme Art 8º da especificada lei “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 frete”.

Diante dos conceitos e sanções acima estabelecidos pela Lei 10.209/2021, é oportuno discutir sua aplicabilidade tendo como premissa as particularidades da malha rodoviária brasileira que atualmente, de acordo com as informações disponibilizadas no site do

Departamento Nacional de Trânsito, conta com aproximadamente 75.553mil km, dos quais 65.528mil km, cerca de 87% do total equivale a rodovias pavimentadas, demonstrado na figura 1, abaixo.

Figura 1: Malha rodoviária federal



Fonte DNIT: [://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre_antigo/rodovias-federais/rodovias-federais-informacoes-gerais-sistema-federal-de-viacao](http://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre_antigo/rodovias-federais/rodovias-federais-informacoes-gerais-sistema-federal-de-viacao).

Evidenciada a extensão e conhecida a diversidade regional existente no Brasil, é possível inferir que a aplicabilidade da Lei 10.209/21 fica limitada, uma vez que o transporte rodoviário de cargas não obrigatoriamente inicia em local pertencente ao embarcador, sendo por diversas vezes iniciado em local diverso, dificultando ou até impossibilitando o contato prévio pessoal do embarcador com o transportador, impactando diretamente no pagamento antecipado do vale pedágio ao transportador, como é o caso do transporte “*inbound*”, onde o ponto de partida de transporte da carga inicia-se em local diverso do centro logístico, ou fábrica, ou planta do embarcador, ou seja, exemplificativamente, o embarcador que necessite transportar matéria prima para desenvolvimento de seus produtos, precisará contratar transportador que irá até o fornecedor de matéria prima do embarcador, para então carregar a carga e iniciar o transporte que finalizará então, com a entrega em endereço especificado pelo embarcador, como leciona Faria, Robles e Bio:

Dependerá das características dos produtos, do segmento em que atuam e de como o modelo de gestão da empresa considera a Logística em relação a outras categorias de custo e objetivos. Dependerá também da localização, dos recursos da empresa em relação às suas fontes de abastecimento e distribuição, bem como do papel que a empresa pode desempenhar em um sistema logístico ou em uma cadeia de suprimentos. (FARIA, ROBLES e BIO, 2004, p. 20)

Observando as particularidades e extensão da malha rodoviária brasileira, caso o fornecedor de matéria prima do embarcador esteja localizado em cidade ou estado diverso de

onde se localize o endereço a ser entregue a carga, torna-se difícil o pagamento antecipado do vale pedágio via formulário próprio pelo embarcador, como estabelecido pela legislação.

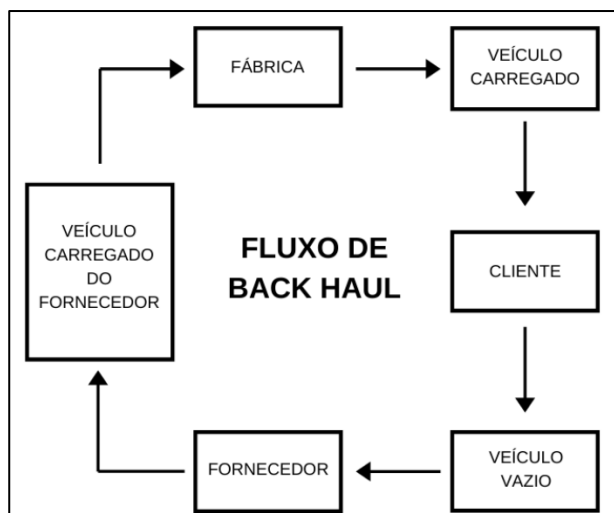
Convém mencionar que na contratação do transportador autônomo, exemplificativamente, este teria que se direcionar ao estabelecimento do embarcador para então receber o vale pedágio antecipado, para só então se direcionar a retirada da carga no endereço do fornecedor, neste exemplo, ainda assim, não seria possível observar a legislação vigente, uma vez que o percurso correspondente ao trecho entre o local que transportador se localiza e o local em que o embarcador está não estaria coberto, implicando o embarcador na inobservância da legislação, além de aumento do custo logístico, como estabelece Abreu:

Na atualidade, a logística é encarada como um fator de diferencial mercadológico, uma vez que o cenário econômico, cada vez mais instável, força as organizações a se tornarem mais competitivas. E dentro deste espectro surge a necessidade de as empresas terem uma gestão eficiente de seus custos. (ABREU, Willer Vieira de.2000. P. 4)

A otimização do transporte em função dos custos logísticos já mencionados, é fator importante para manter a empresa competitiva comercialmente, uma forma de otimizar os custos é o frete de retorno onde as rotas utilizam ciclos fechados de transporte, ou seja, conciliam carga e descarga, onde o transportador inicia o carregamento em local estabelecido pelo embarcador e descarrega em local diverso, aqui será utilizado para demonstrar a dificuldade enfrentada por diversas empresas em atender a legislação no que se refere ao pagamento antecipado do vale pedágio, quando se relaciona com o valor de custo dos fretes, conforme ministra Valle, “Deve-se buscar sempre a otimização do transporte, através do uso do frete de retorno, desenvolvimento de rotas que contemplem ciclos fechados” (FARIA E COSTA 2007, apud VALLE, 2020, p. 18).

Na figura 2, abaixo, exemplificamos um modelo de Fluxo de Back Haul, onde, para fins deste trabalho, exemplificará um embarcador que precise carregar insumo na fábrica na cidade A e entregar ao cliente localizado na cidade B, este, por motivos de custos logísticos não retornará à cidade A vazio, poderá carregar o caminhão novamente na cidade B para então retornar à cidade A. Neste fluxo, não obrigatoriamente a fábrica, onde se inicia o embarque pertence ao embarcador ou está sob seu domínio, podendo ser por exemplo um porto.

Figura 2: Fluxo de Back Haul



Fonte: VALLE, 2020, p 19

3. IMPACTO DA LEI 10.209/21 NA RELAÇÃO PRIVADA ENTRE EMBARCADOR E TRANSPORTADOR DE CARGAS.

Apresentada síntese das particularidades do transporte de cargas e fluxos logísticos que os embarcadores obedecem ao contratar o serviço de frete, é possível perceber minimamente a complexidade que impor a obrigatoriedade do pagamento antecipado do vale pedágio ao transportador causa ao embarcador.

Retornando à seara jurídica, se faz oportuno trazer à discussão a ingerência da referida norma na relação contratual privada existente entre embarcador e transportador, sendo ele autônomo ou não.

O Princípio da Força Obrigatória do Contratos (*pacta sunt servanda*)

nos diz que uma vez celebrado o contrato, as Partes estão vinculadas ao seu contexto, ou seja, em razão de sua livre e expressa vontade, estas pactuam, atendendo às normas vigentes, as condições que melhor atendem e garantem seus interesses, tornando irreversível o que fora convencionado, como nos ensina Cavalieri:

Para que haja responsabilidade contratual é indispensável, em primeiro lugar, a existência de um contrato válido entre o devedor e o credor. É a norma convencional que define o comportamento a que os contraentes estão adstritos e impõe-lhes a observância de deveres específicos. Em razão do princípio da obrigatoriedade, uma vez celebrado o contrato, as partes estão vinculadas ao seu contexto. (...) A vontade que foi livre de obrigar-se, até o momento em que se obrigou, gera os efeitos de uma fonte de direito para a outra parte, correspondente da própria obrigação. (CAVALIERI, 2020, p.365).

Para fins deste tema devemos observar a hipossuficiência configurada nos casos da relação jurídica estabelecida entre embarcador e transportador autônomo. Partindo desta premissa, a legislação resguarda o transportador autônomo, por meio do parágrafo único do artigo 8º da Lei 10.209/21, que fixa o prazo prescricional de 12 meses para ajuizar ação de cobrança de multa e indenização na hipótese de não cumprimento da legislação especificada.

Desta forma, resta claro que tanto a legislação quanto a doutrina entendem que o convencionado entre as Partes de forma mútua regula a relação não podendo de forma unilateral agir de modo diverso do avençado.

Uma vez celebrado o contrato, as Partes estão vinculadas ao seu contexto.

O contrato obriga os contraentes, que, em consequência não tem o poder de se liberarem unilateralmente. [...] Nascido da vontade livre dos contratantes, e formado na observância das normas jurídicas, o princípio da força obrigatória significa a irreversibilidade da palavra empenhada. (CAVALIERI FILHO, 2021, p. 354).

No presente trabalho a discussão sobre a aplicabilidade da referida norma objetiva demonstrar as barreiras que dificultam sua aplicabilidade, e fundamenta a possibilidade de flexibilização do texto normativo visto que a legislação e doutrina tratam de modo claro como deve funcionar a relação jurídica, resguardando inclusive a hipossuficiência caso esta seja configurada.

O ordenamento jurídico brasileiro, garante a liberdade de contratar, desde que sejam respeitados a ordem pública e a boa-fé contratual. O Princípio da Autonomia Privada trata sobre a autodeterminação que os particulares têm de ajustar a forma de convencionar, as relações particulares, ou seja, de regular seus interesses, conforme nos esclarece Francisco Amaral corroborando com o princípio anteriormente abordado:

A autonomia privada é o poder que os particulares têm de regular, pelo exercício de sua própria vontade, as relações que participam, estabelecendo-lhe o conteúdo e a respectiva disciplina jurídica. [...] Autonomia privada marca o poder da vontade no direito de um modo objetivo, concreto e real. (AMARAL, 2003, p.348).

O princípio da autonomia privada corrobora com o princípio da força obrigatória dos contratos, como já mencionado pois são subsidiários entre si, uma vez que estabelecido o entendimento de que o contrato faz lei entre as Partes, tão logo se deve observar que o estabelecido contratualmente representa a livre vontade pactuada entre os atores da relação contratual.

O princípio da função social do contrato neste trabalho será abordado como fator garantidor da aplicabilidade da lei, assim como de sua possível flexibilização, pois os princípios aqui abordados são limitados pelo princípio da função social do contrato, logo, caso se a convenção realizada entre as partes seja contrária a legislação vigente, esta tem sua validade impactada, haja vista que o entendimento de que o princípio da função social do contrato é um fator limitador do princípio da autonomia privada, é estabelecido por Tartuce, que aponta o artigo 421 do Código Civil, “ A liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato”, como sendo o principal limitador da liberdade contratual pois esta será exercida nos limites da função social do contrato conforme estabelece o referido código, vejamos:

Em matéria de contratos, o Código Civil de 2002 foi o primeiro entre todos – e continua sendo, em todo o planeta –, a afirmar a função social do contrato como limite à autonomia privada, pelo que está previsto nos seus arts. 421 e 2.035, parágrafo único.

Na Exposição de Motivos do anteprojeto do Código Civil, de autoria de Miguel Reale e datado de 16 de janeiro de 1975, consta como um dos objetivos da antes nova codificação privada “tornar explícito, como princípio condicionador de todo o processo hermenêutico, que a liberdade de contratar só pode ser exercida em consonância com os fins sociais do contrato, implicando os valores primordiais da boa-fé e da probidade. Trata-se de preceito fundamental, dispensável talvez sob o enfoque de uma estreita compreensão do Direito, mas essencial à adequação das normas particulares à concreção ética da experiência jurídica. (REALE, 199 apud TARTUCE, 2021, p. 85)

Flexibilizar a norma posta, visando atender o cumprimento desta se faz necessário, dada a importância do transporte rodoviário de cargas para abastecimento nacional.

As limitações relativas à antecipação do valor do pedágio, podem facilmente ser substituídas (exemplificativamente) pela previsão de ressarcimento do valor do pedágio nos trechos em que o embarcador evidencie a impossibilidade do pagamento, demonstrando documentalmente o referido ressarcimento, sem prejuízo das sanções administrativas e multas cabíveis nos casos em que a antecipação possa ser aplicada antecipadamente sem causar impacto financeiro ao embarcador.

CONCLUSÃO

Conforme demonstrado, a ingerência do Estado sobre as decisões privadas é evidenciada por meio da aplicação da norma 10.209/2021 e suas regulamentações posteriores, pois, a não observância da complexidade da malha rodoviária nacional quando da elaboração do texto normativo, impossibilitou o pagamento antecipado do vale pedágio em todos os trechos dos diversos tipos transporte rodoviário de carga existente no país.

As limitações impostas pela lei abordada neste trabalho, confrontam os princípios contratuais que norteiam a relação jurídica contratual, princípios que também são estabelecidos pelo ordenamento jurídico pátrio. Tal embate entre normas contribui para a insegurança jurídica, tão debatida pela doutrina e questionada pela sociedade, pois não há abertura no texto legislativo que possibilite convenção entre as partes de pactuar de modo diverso o pagamento do vale pedágio, no que se refere exclusivamente a trechos considerados impossíveis de se antecipar o valor do vale pedágio.

É importante apontar que a possível relação de hipossuficiência está resguardada pela legislação vigente, assegurando que configurada a hipossuficiência a Parte atingida terá seus direitos resguardados. Contudo, mesmo existindo hipossuficiência apresentada por uma das Partes, não há no ordenamento jurídico, previsão que impossibilite a existência de relação jurídica contratual entre Partes.

Resta claro, que a construção de determinada norma geral, precisa observar não apenas a seara jurídica, mas a complexidade de fatores que envolvem o tema, pois desta forma a garantia do cumprimento da norma pela sociedade se torna possível.

Não foi objeto deste trabalho, no entanto, se faz oportuno mencionar a desproporção existente entre a multa estabelecida e indenização aplicada em caso de condenação pelo não pagamento antecipado do vale pedágio. Estabelecer valor da multa de R\$500,00 a R\$10.500,00 configura onerosidade excessiva na estipulação, ficando o embarcador, totalmente refém de uma legislação de difícil observância.

Assim como é questionável o valor da multa aplicada quando se comparada ao valor vale pedágio, se mostra arbitrário o valor da indenização devida em caso de não pagamento antecipado do vale pedágio, podendo esta chegar à importância de o dobro do valor do frete, configurando desproporcionalidade com a natureza e valor do dano causado, se efetivamente houver dano causado, uma vez há de se levar em consideração os casos em que o embarcador ressarce o transportador dos trechos não antecipados, não configurando dano efetivo, no

entanto, caso este mesmo transportador acione judicialmente o embarcador, este poderá sofrer as sanções impostas pela legislação, que é clara quanto a obrigatoriedade do pagamento antecipado. Por fim, deve-se observar que o Direito deve não apenas evoluir conforme a sociedade, mas evoluir em atendimento às necessidades desta.

REFERÊNCIAS

ABREU, Willer Vieira de. Gestão de Custos Logísticos: Caso de uma empresa de argamassa em Aracaju-SE. Santa Catarina, 2000.

AMARAL, Francisco. Direito Civil. Rio de Janeiro. Renovar, 2003.

CAVALIEIRI FILHO, Sérgio. Programa de responsabilidade civil. São Paulo: Malheiros, 2021.

FARIA, A.C.; ROBLES, L.T.; BIO, S.R. Custos logísticos: discussão sob uma ótica diferenciada. Anais do XI Congresso Brasileiro de Custos. Porto Seguro, 2004.

Lei 10.209/2021. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110209.htm Acesso em 02-novembro-2022.

Resolução nº 2.885/2008. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br>, Acesso em 02-novembro-2022.

VALLE, Giovanni do. Implantação de um sistema de gestão de transporte e otimização do processo de contratação de fretes. Paraná 2020.