PARECER JURÍDICO

Consulentes: Expresso Oliveira e Maiello Transportes, na pessoa do Sr. Rodrigo Maiello.

Assunto: contrato de transporte rodoviário de cargas com transportador autônomo agregado (TAC-agregado) e contrato de compra e venda de caminhão com reserva de domínio. O que a lei permite e o que a lei proíbe nas condições pretendidas. Minutas refeitas.

> **EMENTA.** Transporte rodoviário de cargas. TAC-agregado. Lei nº 11.442/2007, com as alterações das Leis nº 14.599/2023 e nº 15.485/2026. **Vedações:** veículo do agregado na frota da contratante; operação sem CIOT; frete abaixo do piso mínimo; desconto de qualquer valor sobre o frete; cobrança de custos de pagamento; atribuição dos seguros da carga ao agregado; pedágio como custo do agregado; supressão do tempo de espera; alteração unilateral da remuneração; subordinação. Venda com reserva de domínio: é vedada a perda total das parcelas pagas, a venda de veículo alienado fiduciariamente sem anuência do credor e a retomada sem constituição em mora e sem ação judicial. **Admissíveis, sob condição:** percentual escalonado de administração como critério de formação do frete; seguros complementares e rastreamento por opção do agregado; socorro da carga com repasse dos custos comprovados; locação de semirreboque; pagamento das parcelas por débito autorizado ou cessão fiduciária de recebíveis.

1. A consulta

As consulentes atuam como transportadoras subcontratadas por outras empresas de transporte e pretendem vender caminhões de sua frota a motoristas, com reserva de domínio, mantendo-os a seu serviço como agregados. Pedem que o contrato de agregamento contemple cinco pontos: percentual escalonado sobre o frete, a título de administração e gestão das cargas; seguro contratado pelas consulentes; rastreador próprio ou das consulentes; socorro da carga em caso de quebra ou sinistro, com repasse dos custos; e semirreboque próprio ou locado das consulentes.

Nos comentários lançados nas duas minutas, as consulentes acrescentam outras pretensões: manter o veículo no RNTRC da Expresso Oliveira; dispensar o CIOT; retirar as cláusulas do piso mínimo, da estadia e do vale-pedágio; descontar do frete a parcela do caminhão; e não restituir valor algum ao comprador que devolver o veículo.

Este parecer separa o que é legal do que é ilegal, com o fundamento de cada conclusão, e acompanha as duas minutas refeitas dentro desses limites.

2. Resposta objetiva

Os cinco pontos principais são lícitos, desde que observadas as condições do Quadro 2. Já as pretensões lançadas nos comentários são, em sua maior parte, ilegais e não podem constar dos contratos nem ser praticadas à margem deles. O Quadro 1 as enumera.

Quadro 1 — O que é ilegal e não pode ser feito nem colocado nos contratos

Nº	Conduta ou cláusula	Fundamento	Consequência
1	Manter o caminhão do agregado no RNTRC da contratante e tratá-lo como TAC-agregado	Lei 11.442/2007, arts. 2º, § 1º, I, e 4º, § 1º; Portaria SUROC/ANTT 6/2026, art. 7º, § 3º; STF, ADC 48	O contrato não vale como agregamento; exposição ao reconhecimento de vínculo de emprego (CLT, arts. 2º, 3º e 9º)

Nº	Conduta ou cláusula	Fundamento	Consequência
2	Operar sem CIOT	Lei 13.703/2018, art. 7º, *caput* e §§ 2º, 3º e 7º	Multa de R$ 10.500,00
3	Pagar ao agregado frete inferior ao piso mínimo, ou retirar do contrato a sua observância	Lei 11.442/2007, art. 4º, § 6º; Lei 13.703/2018, arts. 4º, § 2º, 5º, § 4º, e 7º, § 4º	Indenização de até duas vezes o piso; bloqueio do CIOT; sanções administrativas
4	Descontar do frete a parcela do caminhão, os repasses ou "taxa de administração"	Resolução ANTT 5.862/2019, arts. 16, III, e 19, I; Lei 11.442/2007, art. 5º-A, *caput* e § 6º; Código Civil, art. 373, III	Multa de até R$ 10.500,00; compensação inválida
5	Cobrar do agregado custo de CIOT, tarifa ou taxa para receber o frete; impor-lhe a conta bancária	Lei 11.442/2007, art. 5º-A, §§ 1º e 7º; Resolução ANTT 5.862/2019, art. 1º-A	Infração administrativa, sujeita a multa
6	Quitar o frete depois de 30 dias úteis	Lei 13.703/2018, art. 7º, §§ 11 e 12	Pagamento atualizado e sanções
7	Atribuir ao agregado os seguros da carga (RCTR-C e RC-DC) ou admitir regresso da seguradora contra ele	Lei 11.442/2007, art. 13, § 4º, I	Cláusula contrária à lei; a responsabilidade permanece com a contratante
8	Tratar o pedágio das viagens como custo do agregado, embuti-lo no frete ou deixar de antecipá-lo	Lei 10.209/2001, arts. 1º, 2º, 3º e 8º	Indenização de duas vezes o valor do frete
9	Excluir por contrato o pagamento do tempo de espera (estadia)	Lei 11.442/2007, art. 11, § 5º	Cláusula ineficaz; o valor continua devido
10	Alterar unilateralmente os percentuais ou a remuneração	Lei 11.442/2007, art. 4º, § 1º; Código Civil, art. 122	Cláusula nula; descaracterização da remuneração certa
11	Controlar jornada, punir, dar ordens hierárquicas ou impedir o uso de preposto	Lei 11.442/2007, arts. 4º e 5º; CLT, arts. 2º, 3º e 9º	Reconhecimento de vínculo de emprego
12	Condicionar a venda ao agregamento, ou impor como via única a apólice, o rastreador ou a carreta da contratante	CDC, art. 39, I, se a relação for tida como de consumo	Prática abusiva; em qualquer caso, reforço da tese de dependência econômica
13	Estipular a perda total das parcelas pagas se o veículo for devolvido ou retomado	Código Civil, arts. 413 e 527; CDC, art. 53	Cláusula nula ou reduzida pelo juiz; devolução do excedente
14	Vender, com reserva de domínio, veículo alienado fiduciariamente, sem anuência do credor	Lei 4.728/1965, art. 66-B, § 2º; Código Penal, art. 171, § 2º, I	Ilícito penal; perdas e danos
15	Retomar o caminhão sem constituir o comprador em mora ou sem ação judicial	Código Civil, arts. 525 e 526; Código Penal, art. 345	Retomada ilícita; indenização; exercício arbitrário das próprias razões

Quadro 2 — O que é legal, e em que condições

O que se pretende	Condição de validade	Onde está
Percentual escalonado de administração e gestão das cargas	Como critério de formação do frete do agregado, nunca como desconto; o frete resultante não pode ficar abaixo do piso mínimo	Agregamento, itens 5.1 a 5.1.4 e Anexo I
Revisão dos percentuais se houver contratação direta por embarcador	Por aditivo assinado pelas duas partes; sem acordo, faculdade de resilir	Agregamento, item 5.1.4
Seguros da carga e RC-V mínimo contratados pela Expresso/Maiello	É dever legal da contratante	Agregamento, itens 7.1 e 7.2
Exigir seguro do casco e limites maiores contra terceiros	Coberturas mínimas fixadas em anexo, com opção do agregado entre a apólice da contratante e apólice própria equivalente	Agregamento, item 7.3 e Anexo II; venda, cláusula 5ª
Rastreador próprio ou da contratante, com mensalidade	Opção do agregado; repasse a preço de custo	Agregamento, itens 7.6 a 7.8
Socorro da carga pela contratante, com repasse integral dos custos	Custos efetivos e comprovados, sem acréscimo; excluídos os indenizados pelo seguro, os causados pela contratante ou pelo embarcador e o fortuito externo	Agregamento, cláusula 9ª
Semirreboque próprio ou locado, com manutenção e pneus por conta do agregado	Cláusula expressa; aluguel e vistoria em anexo; opção do agregado	Agregamento, cláusula 8ª e Anexo III
Receber a parcela do caminhão e os repasses na mesma data do crédito do frete	Débito programado ou cessão fiduciária de recebíveis, por autorização específica em documento apartado, com limite de comprometimento	Agregamento, cláusula 10ª e Anexo IV; venda, item 2.5
Exclusividade do veículo	É elemento legal do agregamento; refere-se ao veículo, não à pessoa	Agregamento, itens 1.3 e 2.3
Reserva de domínio com retenção, na devolução, de depreciação, despesas, reparos e encargos	Nos limites do art. 527 do Código Civil; contrato registrado e gravame anotado	Venda, cláusulas 3ª e 6ª
Vencimento antecipado e retomada do veículo	Mora constituída por protesto ou interpelação judicial; retomada por via judicial	Venda, itens 6.1 a 6.3
Venda de veículo que está em garantia de financiamento	Anuência do credor ou baixa prévia do gravame; até lá, promessa de venda	Venda, itens 7.3 a 7.5

3. O que não pode ser feito: fundamentação

3.1. Veículo no RNTRC da contratante e subordinação (itens 1 e 11 do Quadro 1)

As consulentes informam que o veículo ficará vinculado ao RNTRC da Expresso Oliveira. Isso é incompatível com o contrato de agregamento e é o ponto mais grave da consulta.

A Lei nº 11.442/2007 define o TAC-agregado como *"aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço do contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa"* (art. 4º, § 1º). Para inscrever-se no RNTRC, o autônomo deve *"comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um)*

veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel" (art. 2º, § 1º, I). A regulamentação do CIOT repete a exigência: a operação do tipo TAC-agregado pressupõe veículo *"devidamente cadastrado em sua respectiva frota"* no RNTRC, isto é, na frota do autônomo (Portaria SUROC/ANTT nº 6, de 23/04/2026, art. 7º, § 3º).

Se o caminhão permanecer na frota da Expresso, o motorista não é TAC e o contrato não é de agregamento, qualquer que seja o seu título. O art. 5º da lei afirma que essas relações são *"sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego"*, mas o Supremo Tribunal Federal condicionou esse efeito ao cumprimento dos requisitos legais: *"Uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista"* (ADC 48, rel. Min. Roberto Barroso, j. 14/04/2020, item 3 da tese). Motorista sem RNTRC próprio, que conduz com exclusividade veículo da frota da transportadora e é remunerado por percentual do frete, fica fora dessa proteção. O contrato escrito não o salva, porque são nulos os atos praticados com o objetivo de desvirtuar ou fraudar a aplicação da legislação trabalhista (CLT, art. 9º).

Pela mesma razão não podem constar do contrato, nem ocorrer na prática, o controle de jornada, as punições disciplinares, as ordens hierárquicas e a proibição de o agregado fazer-se substituir por preposto. A exclusividade que a lei admite é a do veículo, e não a da pessoa.

O que foi posto no lugar. O comprador inscreve-se no RNTRC como TAC; o veículo é transferido para o seu nome no órgão de trânsito, com a anotação do gravame de reserva de domínio, e cadastrado na frota dele; nos documentos da Expresso, figura como veículo de terceiro, TAC-agregado (itens 1.1, 1.6 e 3.1 do agregamento; item 3.2, d, da venda). A reserva de domínio garante a vendedora sem que o caminhão precise ficar em sua frota.

3.2. Operação sem CIOT (item 2)

As consulentes afirmam que não haverá CIOT, porque a subcontratação se dá entre a Expresso e as empresas que dispõem das cargas. A afirmação é contrária à lei em vigor.

O art. 7º da Lei nº 13.703/2018, na redação da Lei nº 15.485, de 5 de agosto de 2026 (conversão da Medida Provisória nº 1.343/2026), dispõe que *"toda operação de transporte rodoviário remunerado de cargas deverá ser previamente registrada e formalizada por meio do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT)"*. Havendo contratação ou subcontratação de TAC, a emissão é responsabilidade do contratante do serviço (§ 2º), no caso as consulentes; não havendo TAC, cabe à empresa de transporte que efetivamente realiza a operação (§ 3º). O descumprimento sujeita o infrator a multa de R$ 10.500,00 (§ 7º). A obrigatoriedade está operacional desde 24/05/2026 (Resolução ANTT nº 6.078/2026 e Portaria SUROC nº 6/2026). Não há cenário, portanto, em que a operação dispense o CIOT.

O que foi posto no lugar. A contratante gera, sem custo para o agregado, o CIOT do tipo TAC-agregado, que vincula o veículo por períodos de dez a trinta dias (Portaria SUROC nº 6/2026, art. 21), e o renova enquanto durar o contrato (item 4.1). A mesma Lei nº 15.485/2026 mandou adequar os contratos em execução em noventa dias (art. 9º, IX), o que recomenda rever também os agregamentos já vigentes.

3.3. Frete abaixo do piso mínimo (item 3)

As consulentes pedem a retirada da cláusula que manda observar os pisos mínimos. A retirada não produz efeito algum, porque a regra é legal e imperativa. A remuneração do TAC-agregado deve

observar os pisos mínimos de frete, vedados a contratação, o registro e a quitação por valor inferior (Lei nº 11.442/2007, art. 4º, § 6º, incluído pela Lei nº 15.485/2026). É vedado qualquer acordo, individual ou coletivo, que implique frete inferior ao piso (Lei nº 13.703/2018, art. 4º, § 2º). A ANTT deve impedir a geração de CIOT em desconformidade com o piso (art. 7º, § 4º), e a inobservância sujeita o infrator a indenizar o transportador em até duas vezes o valor do piso (art. 5º, § 4º), sem prejuízo das sanções administrativas, que a lei nova agravou para os casos de reiteração.

O que foi posto no lugar. A cláusula foi mantida e reforçada: o piso prevalece sempre que a aplicação dos percentuais resultar em valor inferior (itens 4.4 e 5.1.2). Como as consulentes são subcontratadas e recebem frete já reduzido na origem, é indispensável simular, por rota, se o percentual de administração pretendido deixa ao agregado valor igual ou superior ao piso, nas cargas sujeitas à tabela (Resolução ANTT nº 5.867/2020).

3.4. Desconto no frete, cobrança de custos e prazo de pagamento (itens 4, 5 e 6)

As consulentes querem descontar do frete a parcela do caminhão, por entenderem que isso dá segurança ao modelo. O desconto direto é vedado por três regras que se somam.

A primeira é regulatória: o contratante e o subcontratante são obrigados a *"não efetuar qualquer deságio ou desconto de valores sobre o montante devido pela prestação do serviço de transporte"* (Resolução ANTT nº 5.862/2019, art. 16, III), sob pena de multa (art. 19, I). A segunda é legal: o frete do TAC deve ser pago em conta de depósito ou de pagamento de sua titularidade, de sua livre escolha, *"vedada a imposição por parte do contratante"* (Lei nº 11.442/2007, art. 5º-A, *caput* e § 1º), e *"é vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma"* (§ 6º). A terceira é civil: a compensação não se opera quando uma das dívidas *"for de coisa não suscetível de penhora"* (Código Civil, art. 373, III), e os ganhos do trabalhador autônomo são impenhoráveis (Código de Processo Civil, art. 833, IV).

A vedação alcança a própria administração das cargas, se cobrada como taxa descontada do frete, e alcança os repasses de seguro, rastreador, carreta e socorro. Também não se pode cobrar do agregado o cadastramento da operação e a geração do CIOT, que são gratuitos (Resolução ANTT nº 5.862/2019, art. 1º-A), nem tarifas bancárias ou qualquer valor para efetivar o pagamento, que correm por conta de quem paga, *"sem ônus ao TAC"* (Lei nº 11.442/2007, art. 5º-A, § 7º). E o frete deve ser quitado em até trinta dias úteis (Lei nº 13.703/2018, art. 7º, § 12).

O que foi posto no lugar. A administração deixou de ser desconto e passou a ser critério de formação do preço (item 4.1 deste parecer). O frete é creditado pelo valor integral registrado no CIOT (itens 5.7 e 5.9). A parcela do caminhão e os repasses são pagos pelo agregado por uma das duas vias lícitas tratadas no item 4.6.

3.5. Seguros da carga a cargo do agregado (item 7)

A minuta original atribuía ao agregado a contratação dos seguros obrigatórios do transportador. A cláusula era ilegal. O art. 13 da Lei nº 11.442/2007, na redação da Lei nº 14.599/2023, cuja constitucionalidade o Supremo Tribunal Federal confirmou na ADI 7579 (rel. Min. Nunes Marques, julgamento concluído em 18/08/2026), dispõe que, na subcontratação de TAC, os seguros de responsabilidade por danos à carga e por desaparecimento de carga *"deverão ser firmados pelo contratante do serviço emissor do conhecimento de transporte e do manifesto de transporte, sendo o TAC considerado preposto do tomador de serviços, não cabendo sub-rogação por parte da*

seguradora contra este" (§ 4º, I), e que o seguro de responsabilidade civil de veículo *"deverá ser firmado pelo contratante do serviço, por viagem, em nome do TAC subcontratado"* (§ 4º, II).

O que foi posto no lugar. Os seguros da carga e o RC-V mínimo ficam com a contratante (itens 7.1 e 7.2). A lei não diz quem suporta o prêmio do RC-V; por prudência, a minuta não o repassa de forma destacada, porque o repasse de encargo que a lei atribui ao contratante tende a ser lido como redução indireta do frete.

3.6. Pedágio e estadia (itens 8 e 9)

O vale-pedágio obrigatório não integra o valor do frete (Lei nº 10.209/2001, art. 2º) e deve ser antecipado ao transportador pelo embarcador ou por quem a ele se equipara, entre os quais a transportadora que subcontrata autônomo. Quem descumpre indeniza o transportador em duas vezes o valor do frete (art. 8º). O arranjo descrito pelas consulentes, com o TAG carregado por quem dispõe da carga, é lícito; o que não se pode é suprimir as cláusulas que o documentam, tratar o pedágio como custo do agregado ou incluí-lo na base do percentual. As cláusulas foram mantidas e adaptadas (itens 4.2, 4.3, 6.1 e 6.2).

Quanto à estadia, a lei assegura ao transportador, depois de cinco horas de espera para carga ou descarga, valor por tonelada e por hora (Lei nº 11.442/2007, art. 11, § 5º). O contrato não pode excluir esse direito. Pode, e foi o que se fez, esclarecer que o devedor é quem deu causa à retenção do veículo, que a contratante não garante o pagamento com recursos próprios e que repassará integralmente o que receber (item 4.5). Resta o risco de o agregado cobrar a estadia diretamente da contratante; a cláusula o reduz, sem eliminá-lo.

3.7. Alteração unilateral da remuneração (item 10)

A remuneração certa é elemento legal do agregamento (Lei nº 11.442/2007, art. 4º, § 1º), e é defesa a condição que sujeita o negócio ao puro arbítrio de uma das partes (Código Civil, art. 122). A revisão dos percentuais na hipótese de contratação direta por embarcador é lícita, mas só por aditivo assinado pelas duas partes. A minuta prevê a revisão por aditivo e, não havendo acordo no prazo, a faculdade de qualquer das partes resilir o contrato (item 5.1.4).

3.8. Vinculação obrigatória entre os contratos e imposição de fornecedor único (item 12)

Aqui a conclusão exige uma distinção. O Código de Defesa do Consumidor proíbe *"condicionar o fornecimento de produto ou de serviço ao fornecimento de outro produto ou serviço"* (art. 39, I). A regra só incide se a relação for de consumo, o que em princípio não ocorre quando o bem é adquirido para uso profissional; o Superior Tribunal de Justiça, contudo, admite estender o código ao profissional vulnerável que adquire o bem para o próprio trabalho. A ilegalidade, portanto, é provável, e não certa.

Independentemente do código, obrigar o motorista a comprar o caminhão para ser agregado, a agregar-se para poder comprar, ou a usar somente a apólice, o rastreador e a carreta da contratante é a prova mais forte de dependência econômica em uma ação trabalhista. Por isso as minutas mantêm a autonomia entre os contratos e convertem cada uma dessas imposições em opção do agregado, com requisitos mínimos objetivos.

3.9. Perda total das parcelas pagas (item 13)

As consulentes entendem que, devolvido o caminhão, nada do que foi pago seria restituído, à semelhança do financiamento bancário. A premissa não é exata e a cláusula seria ilegal.

Mesmo na alienação fiduciária o credor, ao vender o bem retomado, deve *"aplicar o preço da venda no pagamento de seu crédito e das despesas decorrentes e entregar ao devedor o saldo apurado, se houver, com a devida prestação de contas"* (Decreto-Lei nº 911/1969, art. 2º). Na venda com reserva de domínio, recuperada a posse, *"é facultado ao vendedor reter as prestações pagas até o necessário para cobrir a depreciação da coisa, as despesas feitas e o mais que de direito lhe for devido. O excedente será devolvido ao comprador; e o que faltar lhe será cobrado, tudo na forma da lei processual"* (Código Civil, art. 527). Cláusula de perda integral contraria esse dispositivo, autoriza a redução judicial da penalidade (art. 413) e, se aplicado o Código de Defesa do Consumidor, é nula de pleno direito (art. 53).

O que foi posto no lugar. A vendedora retém as parcelas vencidas, os encargos, as despesas, os reparos e a depreciação efetiva do veículo, medida pela diferença entre o preço atualizado e o valor de mercado na devolução; devolve o excedente e cobra o que faltar (itens 6.4 e 6.5 da venda). A minuta original limitava a retenção à depreciação extraordinária, menos do que a lei permite; a redação nova aproveita todo o espaço legal.

3.10. Venda de veículo alienado fiduciariamente (item 14)

As consulentes informam que o veículo escolhido pode estar em garantia de financiamento. Nesse caso a propriedade é do credor fiduciário, e a vendedora não pode reservar para si um domínio que não tem. A lei é expressa: *"o devedor que alienar, ou der em garantia a terceiros, coisa que já alienara fiduciariamente em garantia, ficará sujeito à pena prevista no art. 171, § 2º, I, do Código Penal"* (Lei nº 4.728/1965, art. 66-B, § 2º).

O que foi posto no lugar. O gravame é declarado em anexo assinado pelo comprador; a eficácia da venda fica condicionada à anuência do credor ou à baixa do gravame, e até lá o instrumento vale como promessa de compra e venda; a vendedora obriga-se a manter o financiamento em dia, a obter a baixa e a transferir o registro em data certa, respondendo por perdas e danos; o comprador pode pagar diretamente as prestações em atraso e abatê-las do preço (Código Civil, art. 304) (itens 7.3 a 7.5 da venda). Enquanto o registro permanecer em nome da vendedora, o comprador precisa de instrumento de posse para cadastrar o veículo em sua frota, o que a regulamentação do RNTRC admite (Resolução ANTT nº 5.982/2022, arts. 4º, I, e, e 12); cabe verificar, no contrato de financiamento, se a cessão da posse depende de anuência do banco. O mais prudente é destinar ao programa apenas veículos quitados.

3.11. Retomada sem mora e sem ação judicial (item 15)

O vendedor *"somente poderá executar a cláusula de reserva de domínio após constituir o comprador em mora, mediante protesto do título ou interpelação judicial"* (Código Civil, art. 525). Constituída a mora, pode cobrar as prestações ou recuperar a posse (art. 526), sempre pela via judicial. A retomada do caminhão por conta própria, ainda que a dívida exista, configura exercício arbitrário das próprias razões (Código Penal, art. 345) e gera dever de indenizar.

O que foi posto no lugar. A cláusula 6.2 passou a exigir o protesto ou a interpelação judicial; a cláusula 6.3 mantém a vedação de autotutela. Recomendo a emissão de notas promissórias vinculadas ao contrato ou o protesto do próprio instrumento, que é documento de dívida (Lei nº

9.492/1997, art. 1º). Lembro que a reserva de domínio só vale contra terceiros se o contrato for registrado no domicílio do comprador (Código Civil, art. 522); sem o registro a cláusula não é ilegal, mas é ineficaz perante credores e adquirentes de boa-fé.

4. O que pode ser feito: fundamentação e condições

4.1. Percentual escalonado de administração e gestão das cargas

É lícito. A lei exige apenas que a remuneração do agregado seja certa, e percentuais fixados por faixas são critério objetivo. A condição é de forma: o percentual não pode ser desconto sobre o frete do agregado (item 3.4). Na minuta, o frete do agregado corresponde a um percentual do frete-base contratado pela Expresso com o tomador; a diferença é receita própria da contratante pela captação e gestão das cargas; e é o frete do agregado, assim apurado, que consta do CIOT (itens 5.1 a 5.1.3 e Anexo I). O limite material é o piso mínimo (item 3.3).

4.2. Seguro pelas consulentes

É lícito e, quanto aos seguros da carga e ao RC-V mínimo, é obrigação legal da contratante (item 3.5). O que as consulentes querem preservar, isto é, o casco do caminhão, que é a garantia da venda, e a responsabilidade civil contra terceiros em limites superiores, pode ser exigido por contrato. A segunda alternativa cogitada pelas próprias consulentes é a correta: o contrato fixa as coberturas e importâncias mínimas, e o agregado escolhe entre aderir à apólice da contratante, reembolsando o prêmio a preço de custo, ou contratar apólice própria equivalente (item 7.3 e Anexo II). Sem a comprovação das coberturas, a contratante suspende as operações e, persistindo a falta, inclui o veículo em sua apólice. Na venda, a vendedora é beneficiária da indenização até o saldo devedor, e os riscos do veículo correm por conta do comprador desde a entrega (Código Civil, art. 524).

4.3. Rastreamento

É lícito nas duas modalidades. A exigência decorre do plano de gerenciamento de riscos a que os seguros da carga estão vinculados (Lei nº 11.442/2007, art. 13, § 1º) e não descaracteriza a autonomia do agregado. O mesmo dispositivo, porém, determina que o contratante que exigir *"obrigações ou medidas adicionais, relacionadas a operação e/ou a gerenciamento"* arcará *"com todos os custos e despesas inerentes a elas"*. Por isso o repasse foi limitado ao equipamento padrão, a preço de custo e por opção do agregado; exigências extraordinárias de determinado cliente devem ser cobradas de quem as impõe.

4.4. Socorro da carga com repasse dos custos

É lícito. *"Se o fato puder ser executado por terceiro, será livre ao credor mandá-lo executar à custa do devedor, havendo recusa ou mora deste"*, e, *"em caso de urgência, pode o credor, independentemente de autorização judicial, executar ou mandar executar o fato, sendo depois ressarcido"* (Código Civil, art. 249 e parágrafo único). A Cláusula Nona dá a autorização de antemão, fixa prazo para o agregado resolver o problema e manda repassar os custos efetivos e comprovados, sem acréscimo.

O repasse integral só se sustenta com três limites, que foram incluídos: não se repassa o que o seguro ou terceiro indenizar; nem o que decorrer de fato da contratante, do embarcador ou do destinatário; nem o evento de força maior estranho ao veículo, na medida em que a lei exclui a

responsabilidade do transportador. Sem eles a cláusula transferiria ao agregado o risco do negócio da contratante.

4.5. Semirreboque próprio ou locado

É lícito. A regulamentação admite que os implementos da composição pertençam a terceiros, desde que declarados na operação (Portaria SUROC nº 6/2026, art. 11). Na locação, o locador é obrigado a manter a coisa em estado de servir *"salvo cláusula expressa em contrário"* (Código Civil, art. 566, I); a manutenção e os pneus só passam ao agregado por cláusula expressa, que foi incluída (item 8.2, b). Como o agregado pode usar carreta própria, não há imposição. Recomendo termo de vistoria na entrega e na devolução.

4.6. Recebimento da parcela do caminhão e dos repasses

O resultado econômico que as consulentes buscam com o desconto no frete pode ser alcançado por duas vias lícitas, ambas dependentes de autorização específica, destacada e em documento apartado (Cláusula Décima e Anexo IV do agregamento; item 2.5 da venda):

- **Débito programado** na conta do agregado, na data do crédito do frete. Aplica-se o raciocínio da tese firmada pelo Superior Tribunal de Justiça no Tema 1085 (REsp 1.863.973/SP, Segunda Seção, rel. Min. Marco Aurélio Bellizze, j. 09/03/2022): os descontos em conta autorizados pelo titular são lícitos *"enquanto esta autorização perdurar"*. A autorização é, portanto, revogável; revogada, restam a cobrança e a garantia do contrato de venda.
- **Cessão fiduciária dos recebíveis de frete.** O TAC *"poderá ceder, inclusive fiduciariamente, endossar ou empenhar títulos ou instrumentos representativos dos direitos creditórios constituídos ou a constituir referentes ao pagamento do frete"*, caso em que o pagamento é feito ao cessionário, notificado o devedor (Lei nº 11.442/2007, art. 5º-A, § 10). É a garantia mais firme, porque não depende de autorização revogável, e funciona melhor quando a vendedora do caminhão e a contratante do frete são pessoas jurídicas distintas.

Em ambas, o frete é registrado e quitado pelo valor integral, e convém fixar limite máximo de comprometimento por fechamento, para que o agregado não fique sem receita líquida.

4.7. Reserva de domínio e garantias da vendedora

A venda com reserva de domínio é o instrumento adequado (Código Civil, arts. 521 a 528). São lícitos o vencimento antecipado por inadimplemento, a multa de dois por cento, os juros de mora, a exigência de seguro com cláusula beneficiária, a proibição de o comprador alienar ou onerar o veículo e a retenção prevista no art. 527. Se o preço parcelado embutir juros remuneratórios, é preciso observar o limite do Decreto nº 22.626/1933 (art. 1º), aplicável porque o comprador é pessoa física e as consulentes não são instituições financeiras; a Lei nº 14.905/2024 afasta esse decreto das obrigações representadas por títulos de crédito (art. 3º, II).

5. O que estava em desacordo com a lei nas minutas originais

Além das pretensões das consulentes, as minutas originais continham pontos contrários à lei ou aquém dela, todos corrigidos:

- Agregamento, cláusula 7.1: atribuía ao agregado os seguros obrigatórios do transportador, em desacordo com o art. 13, § 4º, da Lei nº 11.442/2007.
- Agregamento, cláusula 4.1: tratava o CIOT como devido apenas "sempre que exigido", quando a Lei nº 15.485/2026 o tornou obrigatório em toda operação.
- Agregamento, cláusula 5.5: deixava em aberto o meio de pagamento do frete, que a lei restringe à conta de livre escolha do TAC.
- Agregamento, cláusula 6.1: incluía os pedágios entre os custos do agregado, em desacordo com a Lei nº 10.209/2001.
- Agregamento, cláusula 4.4: condicionava a observância do piso mínimo a "quando incidentes", quando o art. 4º, § 6º, da Lei nº 11.442/2007 a tornou obrigatória para o TAC-agregado.
- Venda, cláusula 1.4: usava a expressão *ad corpus*, própria da venda de imóveis (Código Civil, art. 500, § 3º), e omitia os vícios ocultos.
- Venda, cláusula 6.2: previa simples notificação, quando o art. 525 do Código Civil exige protesto do título ou interpelação judicial.
- Venda, cláusulas 3.3 e 10.3: tratavam o registro do contrato como facultativo, quando ele é condição de eficácia perante terceiros (Código Civil, art. 522).
- Venda, cláusula 6.4, e: limitava a retenção à depreciação extraordinária, menos do que o art. 527 permite.
- Erros materiais e lacunas de preenchimento nas cláusulas 2.1, 2.2, 3.4 e 4.1 da venda.

O foro de eleição foi ajustado nas duas minutas, porque a cláusula só produz efeito se guardar pertinência com o domicílio de uma das partes ou com o local da obrigação (Código de Processo Civil, art. 63, § 1º, na redação da Lei nº 14.879/2024).

6. O risco trabalhista do conjunto

O desenho pretendido, em que a transportadora vende o caminhão a prazo ao motorista, que passa a trabalhar com exclusividade para ela e paga a parcela com o frete que ela própria lhe credita, é o cenário típico das ações de reconhecimento de vínculo de emprego. A lei protege o modelo, desde que a realidade corresponda ao contrato: RNTRC próprio, veículo em nome ou na posse do agregado, CIOT, frete pago em conta dele, ausência de controle de jornada e de punições, possibilidade de preposto. Preenchidos os requisitos, as ações oriundas do contrato são da competência da Justiça Comum (Lei nº 11.442/2007, art. 5º, § 3º).

A contratação de TAC pessoa física obriga ainda a contratante a reter e recolher a contribuição previdenciária do autônomo (Lei nº 10.666/2003, art. 4º), ressalvada a opção pelo recolhimento direto criada pelo novo art. 4º-A, que depende de regulamentação.

7. Pontos a definir pelas consulentes

1. O quadro de percentuais mencionado na mensagem não acompanhou o material recebido. O Anexo I ficou em branco, com quatro faixas; faltam as faixas, o critério de escalonamento e a composição do frete-base.
2. Qual das empresas venderá o caminhão e qual contratará o agregado.

3. Confirmação da regra de pagamento do item 5.4 (“semana mais sete dias úteis”), redigida segundo a leitura que pareceu a pretendida.
4. Coberturas e importâncias seguradas mínimas, prêmio por veículo na apólice de frota e aceitação, pela seguradora, de veículo registrado em nome de terceiro.
5. Requisitos técnicos e mensalidade do rastreador.
6. Prazo, em horas, para o agregado resolver a quebra antes do socorro pela contratante.
7. Aluguel do semirreboque e responsabilidade pelo seu licenciamento, IPVA e seguro.
8. Modalidade de pagamento (débito programado ou cessão fiduciária) e limite percentual de comprometimento dos fretes.
9. Simulação do piso mínimo da ANTT por rota, em confronto com os percentuais pretendidos.
10. Procedimento, no órgão de trânsito, para a anotação da reserva de domínio em favor de vendedora que não é instituição financeira.

8. Conclusão

É legal, nas condições indicadas, o que as consulentes pediram como pontos principais: o percentual escalonado de administração, o seguro pelas consulentes, o rastreador próprio ou da empresa, o socorro da carga com repasse dos custos e o semirreboque próprio ou locado. É legal também receber a parcela do caminhão na data do frete, por débito autorizado ou cessão fiduciária de recebíveis, e reter, na devolução do veículo, a depreciação, as despesas e o que for devido.

É ilegal, e não pode constar dos contratos nem ser praticado: manter o caminhão do agregado no RNTRC da contratante; operar sem CIOT; pagar frete abaixo do piso ou retirar a cláusula que o assegura; descontar do frete a parcela do veículo, os repasses ou taxa de administração; cobrar do agregado os custos do pagamento; atribuir-lhe os seguros da carga; tratar o pedágio como custo dele; excluir a estadia; alterar a remuneração por ato unilateral; subordiná-lo como empregado; estipular a perda total das parcelas pagas; vender veículo alienado a banco sem anuência do credor; e retomar o caminhão sem mora constituída e sem ação judicial.

As minutas que acompanham este parecer foram refeitas dentro desses limites e trazem, para cada vedação, a alternativa lícita que mais se aproxima do resultado econômico desejado.

É o parecer, salvo melhor juízo.

Avaré, 2 de outubro de 2026.

Renato Gonçalves da Silva

Renato Gonçalves da Silva
OAB/SP 80.357
Gonçalves & Freire Sociedade de Advogados