



RELATORIA: DMV

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 157/2018

OBJETO: MEDIDA PROVISÓRIA Nº 832, DE 27 DE MAIO DE 2018, QUE INSTITUI A POLÍTICA DE PREÇOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS. PUBLICAÇÃO DA TABELA COM OS PREÇOS MÍNIMOS REFERENTES AO QUILÔMETRO RODADO NA REALIZAÇÃO DE FRETES, POR EIXO CARREGADO.

ORIGEM: SUROC

PROCESSO (S): 50500.095041/2015-06

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER Nº 01136/2018/PF-ANNT/PGF/AGU

PROPOSIÇÃO DMV: PELA APROVAÇÃO DA MINUTA DE RESOLUÇÃO E SUA PUBLICAÇÃO

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

Trata o presente processo de definição de tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, de que trata a Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, que instituiu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a qual segue em sua integra:

Art. 1º Fica instituída a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Art. 2º A Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Medida Provisória, entende-se por:

- I - *carga geral - a carga embarcada e transportada com acondicionamento, com marca de identificação e com contagem de unidades;*
- II - *carga a granel - a carga líquida ou seca embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;*
- III - *carga frigorificada - a carga que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;*
- IV - *carga perigosa - a carga passível de provocar acidentes, ocasionar ou potencializar riscos, danificar cargas ou meios de transporte e gerar perigo às pessoas que a manipulem; e*
- V - *carga neogranel - a carga formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico e cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque.*

Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, obedecerá aos preços fixados com base nesta Medida Provisória.

Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT publicará tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 3º.

§ 1º A publicação da tabela a que se refere o caput ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano e a tabela será válida para o semestre em que for editada.

§ 2º Na hipótese da tabela a que se refere o caput não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, a tabela anterior continuará válida e seus valores serão atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, ou por outro que o substitua, no período acumulado.

§ 3º A ANTT publicará a primeira tabela a que se refere o caput, a qual vigerá até 20 de janeiro de 2019, no prazo de cinco dias, contado da data de publicação desta Medida Provisória.

§ 4º Os preços fixados na tabela a que se refere o caput têm natureza vinculativa e a sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago.

Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas e dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Art. 7º Para a fixação dos preços mínimos, serão considerados, prioritariamente, os custos do óleo diesel e dos pedágios.

Art. 8º Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

II – DOS FATOS E DA ANÁLISE PROCESSUAL

Por meio da Nota Técnica nº 22, a área técnica ressaltou que o estabelecimento de valores mínimos para a remuneração dos transportadores rodoviários de cargas, via tabelamento de valores, é procedimento de altíssima complexidade – considerando-se as inúmeras variáveis que impactam na definição de valor do frete, em razão de cada tipo de carga, diferentes estruturas de custos dos transportadores (empresas, autônomos e cooperativas), realidades regionais diferentes no país, condições de negociação usuais em mercados de livre concorrência etc.

Assim, o prazo disponibilizado para elaboração e publicação da primeira tabela implicou em simplificações metodológicas e as pesquisas de mercado precisaram ser voltadas a fontes abertas ou facilmente disponíveis à ANTT, não sendo possível considerar todas as particularidades dos cinco mercados citados na mencionada Medida Provisória.

Diante do prazo de 05 dias estabelecido na Medida Provisória nº 832/2018 para a elaboração e publicação das tabelas de frete, a SUROC optou por utilizar a metodologia prevista na Resolução ANTT nº 4.810/2015, que foi submetida a PPCS à época. Frisa que a aplicação da metodologia estabelecida na citada norma foi objeto de ampla e exaustiva discussão no Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas, dos Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

A Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017, corrobora o processo regulatório ora adotado, conforme abaixo transcrito:

Art. 7º Não é obrigatória a realização de Consulta Pública ou Audiência Pública para os seguintes casos, dentre outros:

...

III – edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais;

Considerando o exposto acima, para estabelecer a tabela com preços mínimos de frete, foram considerados pela área técnica as seguintes premissas e simplificações:

- a) Existem diversas metodologias possíveis de serem utilizadas no cômputo dos custos de transportes. Foi utilizada como base principal a metodologia de cálculo dos custos de frete do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, estabelecida por meio da Resolução ANTT nº 4.810/2015;
- b) Em razão de ser a unidade da federação com a maior movimentação de cargas e a que possui o maior número de dados disponíveis, adotou-se sempre que possível o Estado de São Paulo como referência de valores;
- c) No caso do valor do diesel, foi usada a média nacional, a partir dos dados médios disponibilizados pela Agência Nacional do Petróleo – ANP, menos os R\$ 0,46 a serem descontados pelo Governo Federal, conforme acordo firmado com os transportadores;
- d) Dado que existem inúmeros modelos de veículos tratores e implementos no mercado, de idades variadas, implicando várias combinações possíveis trator-implemento, será utilizado como referência um veículo passível de utilização em cada mercado estabelecido pelo artigo 3º da Medida Provisória nº 832/2018. Sabe-se ainda que cada um dos mercados apontados no art. 3º da Medida Provisória possuem realidades distintas de formação do valor do frete. Contudo, não foi possível captar na metodologia essas variáveis, de forma que o principal

responsável pela diferenciação dos fretes nesses mercados será o veículo utilizado como referência;

- e) O seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga – RCTR-C não será computado, pois considerou-se a possibilidade prevista no inciso I do art. 13 da Lei nº 11.442/2007;
- f) Não foi considerado o custo de seguro inerente ao risco de acidente e roubo de veículo e do equipamento (itens 1.1.6 e 1.1.7 do Anexo I da Resolução ANTT nº 4.810/2015), pois trata-se de valor não obrigatório e que depende de diversas variáveis de difícil representação em tabelas fixas (idade do motorista, idade do veículo, área de atuação etc.);
- g) Não foi considerado na metodologia o custo de oficinas fixas na estrutura do transportador, pois foi considerada a situação do transportador autônomo de cargas, que não possui oficina própria. Contudo, incluiu-se o custo de manutenção nos custos variáveis, conforme estabelecido no item 1.2.1 do Anexo I da Resolução ANTT nº 4.810/2015;
- h) Tendo em vista que o valor do pedágio varia em razão da rota a ser utilizada, podendo não existir em alguns casos, a importância devido ao pedágio deverá ser acrescentada ao final dos cálculos, observado o disposto na Lei nº 10.209/2001;
- i) Os encargos sociais sobre o salário dos motoristas consideraram um percentual único aplicado. O valor referente a impostos vinculados aos veículos usou como referência o Estado de São Paulo. Contudo, devido à diversidade das regras e realidades tributárias existentes no mercado de TRC, não foram considerados impostos/tributos como Imposto de Renda, ICMS, COFINS etc;
- j) Foi considerado o cálculo do frete-peso, referente a uma carga lotação. Situações que demandem acréscimos e utilização de frete-valor, especialmente em razão do valor agregado da carga, devem ser considerados adicionalmente;
- k) As taxas de lucro cobradas além dos custos calculados por meio da metodologia estabelecida na Resolução ANTT nº 4.810/2015 devem ser computados a parte;
- l) O rendimento médio do combustível varia conforme tipo de veículo, perfil do motorista, geometria da via (vertical e horizontal), condições de tráfego, combustível utilizado, entre outros, de forma que não foi possível considerar essas variáveis. Dessa maneira, considerou-se um valor aproximado, com base em observações do mercado.

m) Foi utilizada a metodologia das cotas constantes para cálculo de depreciação dos veículos e implementos;

Por fim, destaca-se que os dados utilizados refletem uma situação no momento da pesquisa, não considerando movimentações sazonais eventualmente verificadas nos preços dos insumos ou uma representatividade nacional, de forma que podem variar ou ser diferentes em momentos posteriores de consulta.

Foram adotados os seguintes valores de referência e fontes de consulta. Destaque-se que o número de referência do item mostrado na tabela corresponde ao item do Anexo I da Resolução ANTT nº 4.810/2015.

CUSTO FIXO	CUSTO VARIÁVEL
1.1.1. <u>Reposição de Veículo ou Depreciação (RV)</u>	1.2.1 <u>Manutenção: mão-de-obra, peças, acessórios e material de manutenção (PM)</u>
i) Valor de compra do veículo novo: valor da tabela FIPE;	i) Valor de compra do veículo novo: valor da tabela FIPE;
ii) Valor de revenda após o período de utilização: valor da tabela FIPE, considerando o ano mais antigo disponível na consulta, ou seja, 6 anos;	ii) Quilometragem média rodada pelo veículo: 10.000 km, baseado em valores observados no mercado.
iii) Período de utilização do veículo em meses; idade de referência utilizada no item "ii".	iii) Razão entre o custo de manutenção mensal e o valor do veículo novo: 0,75%, baseado em valores observados no mercado.
1.1.2. <u>Reposição do Equipamento ou Depreciação do Equipamento/Implemento (RE)</u>	1.2.2 <u>Combustível (DC)</u>
i) Valor de compra do veículo novo: pesquisa de mercado;	i) Preço médio nacional do litro do combustível (R\$/litro): Agência Nacional do Petróleo (ANP);
ii) Valor de revenda após o período de utilização: pesquisa de mercado considerando equipamentos com 6 anos de uso;	ii) Rendimento médio do combustível (R\$/litro): 2,5, baseado em valores observados no mercado;
iii) Período de utilização do implemento em meses; idade de referência utilizada no item "ii".	
1.1.3. <u>Remuneração mensal do capital (RC)</u>	1.2.3 <u>Aditivo ARLA32 (AD)</u>
i) Valor médio do veículo: considerou-se a média do valor do veículo novo com o valor do veículo usado;	i) Preço do aditivo (R\$/litro): pesquisa de mercado;
ii) Taxa de remuneração mensal: remuneração da poupança do mês de referência, maio de 2018.	ii) Rendimento médio do aditivo (km/litro): proporção de 5% do consumo do óleo diesel, obtido por meio de pesquisa de mercado.
1.1.4. <u>Custos da mão de obra dos motoristas</u>	1.2.4 <u>Lubrificantes (LB)</u>
	i) Preço unitário do lubrificante do motor (R\$/litro): obtido por meio de pesquisa de

<p>(CMO)</p> <p>i) Razão entre Encargos Sociais incidentes e o salário do motorista: Manual de Cálculo de Custos e Formação de Preços da NTC & Logística, qual seja, 96,14%; ii) Salário do motorista: salário referência estabelecido na Negociação Coletiva – SETCESP, Sindicargas, Simtratecor Osasco, Sind Jundiaí e outros de 23/06/2017; iii) Número de motoristas/veículos = 1.</p> <p>1.1.5. Tributos incidentes sobre o veículo (TI)</p> <p>i) Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA: Estado de São Paulo; ii) Seguros por Danos Pessoais causados por veículos automotores – DPVAT: Seguradora Líder; iii) Taxa de Licenciamento: Estado de São Paulo; iv) Taxa de Vistoria de Tacógrafo: pesquisa de mercado.</p>	<p>mercado;</p> <p>ii) Volume do cárter (litros): valor indicado pelo manual do fabricante do veículo usado como referência;</p> <p>iii) Quilometragem de troca de óleo do motor: referência de mercado;</p> <p>iv) Taxa de reposição (litros/1000 km): referência de mercado.</p> <p>1.2.5 Lavagem e graxas (LG)</p> <p>i) Preço da lavagem completa do veículo: obtido através de pesquisa de mercado;</p> <p>ii) Distância percorrida entre as lavagens: referência de mercado.</p> <p>1.2.6 Pneus e recauchutagem</p> <p>i) Preço do pneu novo: obtido através de pesquisa de mercado;</p> <p>ii) Preço da câmara nova (quando houver): obtido através de pesquisa de mercado.</p> <p>iii) Preço do protetor novo (quando houver): obtido através de pesquisa de mercado.</p> <p>iv) Preço da recauchutagem ou recapagem: obtido através de pesquisa de mercado.</p> <p>v) Número médio de recauchutagens ou recapagens por pneu: referência de mercado.</p> <p>vi) Número total de pneus do veículo e do equipamento: conforme veículo usado como referência;</p> <p>vii) Vida útil total do pneu, em quilômetros, incluindo-se as recauchutagens ou recapagens: referência de mercado.</p>
--	--

A matéria foi submetida à análise da Procuradoria-Geral da Agência, que se manifestou favoravelmente à proposta de resolução apresentada pela área técnica (PARECER Nº 01136/2018/PF-ANNT/PGF/AGU).



III – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Isso posto, considerando as manifestações técnica e jurídica que consta dos autos, VOTO por aprovar a minuta de Resolução que estabelece a metodologia e publica a tabela com preços mínimos vinculantes, referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, instituído pela Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Brasília-DF, 30 de maio de 2018



MARCELO VINAUD PRADO
Diretor



À Secretaria-Geral (SEGER), para prosseguimento.

Em, 30 de maio de 2018

Ass: *Priscilla n. de Oliveira*
Priscilla Nunes de Oliveira
Matrícula SIAPE nº 2.127.612
Assessora - DMV