

RELATORIA: DMV

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 162/2018

OBJETO: ALTERAR A RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.820/2018 – TABELA DE PREÇOS MÍNIMOS DE FRETES

ORIGEM: SUROC

PROCESSO (S): 50500.095041/2015-06

PROPOSIÇÃO PRG: NÃO HOUE MANIFESTAÇÃO

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

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

I - DAS PRELIMINARES

A Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018 instituiu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas a qual segue em sua íntegra:

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 vigorará 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 24/2018/GERET/SUROC, a área técnica propôs a ampliação da quantidade e revisão de parâmetros das tabelas com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, de que trata a Medida Provisória nº 832/2018, que instituiu a Política de Preços Mínimos de Frete, de forma a ofertar mais opções de referência ao mercado e realizar a revisão das tabelas dos diferentes mercados, em razão das particularidades observadas.

Conforme relatado na Nota Técnica GERET/SUROC nº 22/2018, 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.

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

Face à complexibilidade em estabelecer preço mínimo para o setor de transporte rodoviário de cargas, o prazo previsto na Medida Provisória nº 832/2018 para publicação da primeira tabela não foi suficiente para que esta ANTT realizasse Processo de Participação e Controle Social - PPCS antes da publicação da Resolução ANTT nº 5.820/2018, ensejando a impossibilidade, por exemplo, de validar ou ter insumos para revisar algumas das premissas e parâmetros estabelecidos pela ANTT na obtenção da tabela inicial. Assim, de forma a minorar a ausência de contribuições da sociedade, utilizou-se o PPCS realizado para edição da Resolução ANTT 4.810/2015, quanto à metodologia adotada.

Ademais, dado o cenário exposto, não foi possível realizar Análise de Impacto Regulatório, o que poderia antecipar possíveis consequências da norma elaborada no mercado e atores envolvidos diante do estabelecimento pela MPV nº 832/2018.

Como consequência dos fatos apontados acima, após a publicação da Resolução ANTT nº 5.820/2018, esta Autarquia recebeu, em menos de uma semana, aproximadamente 1.200 mensagens no sistema da Ouvidoria tratando do assunto, inúmeras ligações de entidades vinculadas ao setor, além de contribuições presenciais e/ou por escrito de associações, sindicatos, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento solicitando algumas redefinições nas tabelas publicadas para que refletisse da maneira mais próxima as particularidades do mercado.

Diante desses fatos, foi necessária uma melhor especificação de algumas questões sobre a aplicação e revisões pontuais em alguns parâmetros da tabela publicada pela Resolução ANTT nº 5.820/2018, acarretando em uma alteração deste regulamento.

Destaque-se, no entanto, que apesar do aprimoramento pretendido com as propostas aqui tratadas, a complexidade envolvida na definição de tabelas de frete não permite assegurar que todas as situações possíveis na dinâmica de oferta-procura do transporte rodoviário de cargas foram assimiladas nesta revisão.

Dito isto, foi apresentado pela área técnica sugestão de revisão e justificativas conforme itens abaixo.

a) Resolução

Conforme mencionado, são inúmeras as 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, o que se evidenciou ainda mais com as contribuições e questionamentos recebidos pela ANTT sobre situações particulares observadas na realidade do mercado.

Nesse sentido, é necessário que seja melhor delimitado o campo de abrangência da aplicação das tabelas estabelecidas a partir do disposto na MPV nº 832/2018, razão pela qual propõe-se além da delimitação estabelecida no §1º do art. 2º da Resolução ANTT nº 5.820/2018, as seguintes:

- a) Quando houver a necessidade de Autorização Especial de Trânsito – AET;
- b) Quando houver a locação do veículo, implemento ou composição completa por uma das partes do contrato de transporte;
- c) Quando a contratação envolver apenas o veículo ou o implemento da composição que será utilizado na operação de transporte;
- d) Quando o veículo não for movido a diesel;
- e) No transporte de produtos radioativos;
- f) No transporte de valores;
- g) Na coleta de lixo;
- h) Aos sistemas de logística reversa listados no artigo 33 da Lei nº 12.305/2010, que trata da Política Nacional de Resíduos Sólidos; e
- i) No frete de retorno.
- j) Respeito aos contratos comprovadamente firmados antes da entrada em vigor da Resolução ANTT nº 5.820/2018 e com vigência definida no próprio contrato.

Em relação à viagem de retorno, constou do Anexo I a expressão: “Nos casos em que não existe carga de retorno, para incluir o custo da volta, deve-se considerar a faixa do percurso em dobro”. O que se queria deixar claro é que se o transportador fosse transitar sem carga por disposição contratual, o preço mínimo deveria ser calculado pela quantidade de quilômetros equivalente a viagem de ida e de retorno.

Porém, esta situação varia conforme contrato firmado entre as partes e, nos casos em que não seja assim estabelecida, precisaria considerar que sobre o custo da viagem de retorno não incidem todas as variáveis previstas para o caso de uma viagem com o veículo cheio. Como exemplo, é possível inferir que o consumo de combustível com veículo vazio é inferior ao veículo cheio. Dessa forma, sugere-se a exclusão dessa afirmação da metodologia aplicável e regulação dessa situação por meio de regra geral colocada na parte principal da Resolução.

b) Anexo I

b.1) Veículos e implementos

São inúmeros os possíveis tipos de veículos tratores e implementos passíveis de serem utilizados no transporte rodoviário de cargas. Referidos veículos têm características muito diferentes que afetam no preço final do frete e no valor por quantidade de eixos. Para dar mais opções ao mercado sobre qual valor deverá utilizar na tabela de fretes, estão sendo propostas novas configurações de veículos, com distintas quantidades de eixo para cada mercado.

Destaque-se que mesmo dentro de uma mesma configuração de eixos, há igualmente várias possibilidades em função de marcas e modelos oferecidos pelo mercado para veículos tratores e implementos. Assim, considerando a impraticabilidade de definir um valor de frete para cada possível configuração, elegeu-se um veículo tipo para cada tipo de mercado e eixos considerados.

b.2) Combustível

O consumo 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, de forma a captar um pouco dessas variações, a área técnica recomenda usar valores diferenciados para a variável Rendimento médio do combustível (km/litro) quando for veículos caminhões do tipo simples e veículos combinados, como bitrens, semirreboques e rodotrens.

b.3) Pneus

Entre as contribuições recebidas contemplou-se a adequação da tabela para todos os mercados da quantidade estipulada para o número reformas dos pneus, em consonância com o que prevê a Portaria INMETRO nº 554/2015, norma que inexistia à época da publicação da Resolução 4.810/2015, que, conforme dito outrora, serviu de base metodológica para a edição da Resolução ANTT 5.820/2018.

A Portaria INMETRO nº 554/2015 aprovou o Regulamento Técnico da Qualidade para Reforma de Pneus, que aperfeiçoa os requisitos, de cumprimento obrigatório, referentes à segurança do produto. Entre os conceitos utilizados, destacam-se:

Art. 3º Determinar que todo pneu, abrangido pelo Regulamento ora aprovado, deverá ser reformado, distribuído e comercializado, de forma a não oferecer riscos que comprometam a segurança, independentemente do atendimento integral aos requisitos estabelecidos neste Regulamento.

§ 1º O Regulamento ora aprovado se aplica aos serviços de reforma de pneus para automóveis, camionetas, caminhonetes, veículos comerciais, comerciais leves e seus rebocados.

§ 2º Excluem-se do Regulamento ora aprovado os serviços de reforma de pneus que são utilizados exclusivamente fora de vias públicas, como equipamentos agrícolas, equipamentos destinados à mineração, construção civil, empilhadeiras, veículos elétricos de circulação interna, veículos militares, veículos de competição, motocicletas, motonetas, ciclomotores, bicicletas e similares.

No Regulamento Técnico da Qualidade para Reforma de Pneus considera-se pneu reformado aquele que passou por um dos seguintes processos para reutilização de sua carcaça: recapagem, recauchutagem ou remoldagem.

De acordo com o item 6.5.3 do regulamento, não podem ser reformados pneus que já tenham sido submetidos a um processo de reforma anterior. Como o regulamento é posterior a edição da Resolução 4.810/2015, o número de recauchutagens possíveis no cálculo foi em número superior ao que posteriormente regulamentado pelo INMETRO e não se atentou para este fato quando da edição da Resolução 5.820/2018. Sendo assim, faz-se necessária a alteração do valor de referência de 4 para 1 reforma possível. Aconselha-se, outrossim, a utilização da nomenclatura “Reformas” ao invés “Recauchutagens”, já que estas referem-se a um processo daquelas.

b.4) Cálculo do Custo por eixo

Após o cálculo do custos fixos e variáveis, é necessário ponderar o custo fixo pelo número de viagens realizadas por mês. Para chegar a esse valor é necessário usar uma quantidade de horas trabalhadas por mês.

Na metodologia empregada na Resolução ANTT nº 4.810/2015 foi utilizada uma referência de 176 horas no mês. Contudo, se faz necessário ajustar o valor mensal para 210 horas em razão da alteração feita pelo Congresso Nacional na Consolidação das Leis do Trabalho em seu artigo 235-C.

Além desse valor, deve-se considerar uma quantidade média de 6 horas para carga e descarga, diferente do valor máximo previsto de 5 horas no § 5º do art. 11 da Lei nº 11.442/2007.

Diante das proposições feitas pela área técnica, entendo que a redefinição dos parâmetros da metodologia possibilita um aperfeiçoamento da tabela de preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, conforme determinado na Medida Provisória nº 832/2018, deixando-a mais adequada à realidade do transporte rodoviário de cargas.

III – DA PROPOSIÇÃO FINAL

Isso posto, considerando a manifestação da área técnica, VOTO por aprovar a Resolução que altera a Resolução 5.820, de 30 de maio de 2018, nos termos da minuta proposta.


Brasília-DF, 07 de junho de 2018



MARCELO VINAUD PRADO
Diretor

À Secretaria-Geral (SEGER), para prosseguimento.

Em, 07 de junho de 2018

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