



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

**COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**

**PROJETO DE LEI Nº 528, DE 2015**  
**(Apensado o PL nº 1.316, de 2015)**

Cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

**Autor: Deputado ASSIS DO COUTO**

**Relator: Deputado EFRAIM FILHO**

## **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei em questão, de autoria do ilustre Deputado Assis do Couto, propõe a criação da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

A medida proposta, além de definir os diversos tipos de carga, atribui ao Ministério dos Transportes a competência para regulamentar os valores mínimos a serem praticados pelo transporte de cada especificidade de cargas por quilômetro rodado, por eixo carregado. De acordo com o texto do projeto de lei, os preços definidos terão natureza vinculativa e, até que seja editada a norma do Ministério dos Transportes, ficam estabelecidos valores mínimos para cada tipo de carga.

A proposição prevê, ainda, que no mínimo 40% dos recursos aplicados pelo governo federal no pagamento de transporte rodoviário de cargas deverão ser utilizados na contratação de fretes realizados por cooperativas de transporte de cargas.



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

Por fim, propõem-se os limites de 5% e 7% para a remuneração das empresas de transporte rodoviário de cargas quando o frete for realizado, respectivamente, por transportador autônomo de cargas agregado ou independente.

O autor argumenta que a medida visa estabelecer condições razoáveis de remuneração pelo serviço de transporte rodoviário de cargas, atendendo, assim, às reivindicações apresentadas pela categoria durante a paralisação nacional dos caminhoneiros.

Ao projeto, foi apensado o PL nº 1.316, de 2015, de autoria do Deputado Celso Maldaner, que prevê a possibilidade de fixação do valor dos fretes praticados pelo setor, em caráter excepcional. Além dessa diferença, nesta proposição a regulamentação ficará a cargo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Comissão.

É o nosso relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

Em síntese, o PL nº 528, de 2015, de autoria do nobre Deputado Assis do Couto, e o PL nº 1.316, de 2015, de autoria do ilustre Deputado Celso Maldaner, pretendem estabelecer valores mínimos de frete a serem praticados no transporte rodoviário de cargas, sendo que, de acordo com o primeiro projeto de lei, a competência para a regulamentação seria atribuída ao Ministério dos Transportes, ao passo que pelo segundo projeto de lei, essa competência seria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Em que pese a preocupação dos autores em propor alternativas para atender às demandas apresentadas pelos caminhoneiros durante os movimentos de paralisação no início de 2015, entendemos que a intervenção estatal nas relações comerciais do transporte rodoviário de cargas não seja a melhor medida para o problema em questão. Sobretudo quando se pretende fixar valores mínimos de



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

frete, estabelecer margens máximas de remuneração de empresas transportadoras ou, ainda, criar reserva de mercado.

Inicialmente, convém ressaltar que o valor da tarifa no transporte rodoviário de cargas, que no caso é o frete, diferentemente do transporte de passageiros, é determinado pelas leis de mercado, ou seja, em função da oferta e da demanda. Via de regra, aumento da oferta e/ou redução da demanda, fazem com que o valor de determinado produto ou serviço diminua. E vice-versa.

Trata-se, portanto, de uma relação comercial, praticada entre o cliente (embarcador) e o prestador do serviço (transportador, seja empresa, seja autônomo). Assim, a imposição estatal de limites de preço impede a livre negociação e fere um dos princípios constitucionais que norteiam a ordem econômica, qual seja, a livre concorrência.

Analisando o caso em questão, pode-se perceber que alterações tanto na oferta quanto na demanda refletem nos preços do setor. Por um lado, no momento de crise por que passa o Brasil, a retração econômica afeta a produção das indústrias e do agronegócio, diminuindo a demanda por serviços de transporte de cargas. Por outro, os recentes incentivos do governo por meio de linhas de crédito para financiamento na aquisição de caminhões, com destaque para o programa Procaminhoneiro do BNDES, instituído com o propósito de fomentar esse segmento da indústria automotiva, aumentaram sobremaneira a oferta de prestadores desse serviço. O resultado dessa combinação não poderia ser outro: queda do preço do frete.

Observa-se aqui um claro exemplo de que a intervenção do Estado na economia, ao estimular a entrada de inúmeros prestadores de serviço de transporte rodoviário de cargas, aumentando a oferta de transportadores, afetou as condições do mercado e, conseqüentemente, provocou a redução do valor do frete. Qualquer outra intervenção certamente trará novos efeitos e afetará outros atores do cenário econômico, o que demandará novos ajustes, formando-se o círculo vicioso.

Muito se fala da falta de competitividade dos produtos brasileiros frente aos concorrentes internacionais. A essa desvantagem, atribuem-se os altos custos com o transporte de mercadorias, tanto matérias-primas, quanto produtos acabados. Portanto, no momento em que o setor produtivo exige melhor infraestrutura e melhores condições de transporte, para reduzir os custos logísticos e,



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

consequentemente, os preços dos produtos exportados, quer nos parecer contrário ao interesse público impor preços mínimos de frete no transporte rodoviário.

Da mesma forma, intervir nas relações comerciais entre empresas transportadoras e transportadores autônomos, impondo limites máximos de remuneração, também fere o princípio da livre concorrência. Não cabe ao Estado determinar qual será a margem de lucro em qualquer relação econômica ou comercial. Quem dita isso é o mercado, como resultado da oferta e da demanda dos bens ou serviços.

Por fim, no que se refere à imposição de que um percentual das contratações de fretes por parte do governo federal seja feita junto a cooperativas de transporte rodoviário de cargas, entendemos se tratar de medida protecionista desarrazoada a esse grupo, que também fere o princípio da livre concorrência. As contratações públicas são sempre precedidas de licitação, onde se busca o melhor preço e as melhores condições para o Estado, visando sempre o interesse coletivo. O que determinará a contratação deste ou daquele transportador é o preço oferecido pela prestação do serviço, seja o transportador autônomo ou constituído na forma de empresa ou mesmo de cooperativa.

Ante todo o exposto, somos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 528, de 2015, e do Projeto de Lei nº 1.316, de 2015, apensado.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2015.

Deputado EFRAIM FILHO  
Relator