



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 528-B, DE 2015 **(Do Sr. Assis do Couto)**

Cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste, e pela rejeição do de nº 1.316/15, apensado (relator: DEP. JOSE STÉDILE); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste, com emenda, e do de nº 1.316/15, apensado, com emendas (relator: DEP. VALTENIR PEREIRA).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 1316/15

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:

- Parecer do relator
- Emendas oferecidas pelo relator (3)
- Parecer da Comissão
- Emendas adotadas pela Comissão (3)
- Votos em separado (2)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, entende-se por:

I – carga geral: aquela embarcada e transportada com acondicionamento, marca de identificação e contagem de unidades;

II – carga a granel: aquela líquida ou seca embarcada e transportada sem acondicionamento, marca de identificação, e contagem de unidades;

III – carga frigorificada: aquela que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;

IV – carga perigosa: aquela passível de provocar acidentes, ocasionar ou potencializar riscos, danificar cargas ou meios de transporte e gerar perigo às pessoas que a manipulam; e

V – carga neogranel: aquela formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico, cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque.

Art. 3º A Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem como finalidade promover condições razoáveis à realização de fretes em todo o território nacional, proporcionando retribuição ao serviço prestado em patamar adequado.

Art. 4. O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, obedece aos preços fixados com base nesta Lei.

Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, o Ministério dos Transportes regulamentará, com base em proposta formulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, nos meses de janeiro e julho, os valores mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 2º desta Lei.

§ 1º A publicação deve ocorrer até o dia 20 (vinte) dos meses de janeiro e julho de cada ano, e terão validade para o semestre em que forem editados.

§ 2º Os preços definidos pelo Ministério dos Transportes tem natureza

vinculativa, e sua não observância sujeita o infrator a penalidades, a serem definidas em regulamento.

Art. 6º O processo de definição dos preços mínimos deve contar com a participação dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas, bem como com representantes das cooperativas de transporte de cargas.

Art. 7º Os preços mínimos serão fixados levando-se em conta, prioritariamente, a oscilação e a importância do valor do óleo diesel e dos pedágios na composição dos custos do frete.

Art. 8º Até que seja editada a norma do Ministério dos Transportes, ficam definidos os seguintes valores mínimos, com aplicação imediata em âmbito nacional:

I – carga geral, carga a granel e carga neogranel: R\$ 0,70 (setenta centavos) por quilômetro rodado para cada eixo carregado; e

II – carga frigorificada (refrigerada) e carga perigosa: R\$ 0,90 (noventa centavos) por quilômetro rodado para cada eixo carregado.

Parágrafo único. Nos fretes curtos, realizados em distâncias inferiores a 800 (oitocentos) quilômetros, os valores mencionados nos incisos I e II ficam acrescidos de, no mínimo, 15% (quinze por cento).

Art. 9º Do total de recursos financeiros aplicados pelo governo federal no pagamento de transporte rodoviário de cargas, no mínimo 40% (quarenta por cento) deverão ser utilizados na contratação de fretes realizados por cooperativas de transporte rodoviário de cargas.

Art. 10 A Lei n. 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 5º-B A remuneração da ETC, quando o frete for realizado por TAC, não poderá ser superior a 5% (cinco por cento) da importância por ele pactuada com o embarcador ou o proprietário da carga, excluídos os tributos devidos no caso, em caso de TAC-agregado, e de 7% (sete por cento) em caso de TAC-independente (NR)”.

Art. 11 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto tem por objetivo estabelecer condições razoáveis à

realização de fretes no transporte rodoviário de cargas em todo o território nacional, de modo condizente ao serviço prestado pelos profissionais do setor de transportes.

A motivação se deu em razão da situação em que se encontra a categoria, exemplificada nas paralisações feitas em todo o País, que resultaram em um compromisso assumido pelo governo federal, baseado nos seguintes pontos:

- Sanção integral da Lei dos Caminhoneiros (medida já efetivada);
- Compromisso de não reajustar o preço do óleo diesel por, no mínimo, 6 meses;
- Carência de 1 ano para pagamento das parcelas de financiamento de caminhões dos contratos em vigor de transportadores rodoviários autônomos e microempresas dos programas Pró-caminhoneiro e Finame; e
- Elaboração de tabela referencial de fretes pelas entidades representativas dos caminhoneiros e das transportadoras com os embarcadores, tendo mediação do Ministério dos Transportes.

Contudo, tem-se como necessário estabelecer uma política vinculativa de preços mínimos e não apenas referencial. Por essa razão apresenta-se a presente proposta, em especial com o propósito de dar início ao debate a respeito do tema.

Sala das Sessões, em 03 de março de 2015.

Dep. Assis do Couto
PT/PR

<p>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</p>

LEI Nº 11.442, DE 5 DE JANEIRO DE 2007

Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

Art. 5º As relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

Parágrafo único. Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

Art. 5º-A. O pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao Transportador Autônomo de Cargas - TAC deverá ser efetuado por meio de crédito em conta de depósitos mantida em instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulamentado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. [\(Artigo acrescido com redação dada pela Lei nº 12.249, de 11/6/2010\)](#) [\(Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015\)](#)

§ 1º A conta de depósitos ou o outro meio de pagamento deverá ser de titularidade do TAC e identificado no conhecimento de transporte.

§ 2º O contratante e o subcontratante dos serviços de transporte rodoviário de cargas, assim como o co-signatário e o proprietário da carga, são solidariamente responsáveis pela obrigação prevista no *caput* deste artigo, resguardado o direito de regresso destes contra os primeiros.

§ 3º Para os fins deste artigo, equiparam-se ao TAC a Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC que possuir, em sua frota, até 3 (três) veículos registrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC e as Cooperativas de Transporte de Cargas.

§ 4º As Cooperativas de Transporte de Cargas deverão efetuar o pagamento aos seus cooperados na forma do *caput* deste artigo.

§ 5º O registro das movimentações da conta de depósitos ou do meio de pagamento de que trata o *caput* deste artigo servirá como comprovante de rendimento do TAC.

§ 6º É vedado o pagamento do frete por qualquer outro meio ou forma diverso do previsto no *caput* deste artigo ou em seu regulamento.

§ 7º [\(Vide Lei nº 13.103, de 2/3/2015\)](#)

Art. 6º O transporte rodoviário de cargas será efetuado sob contrato ou conhecimento de transporte, que deverá conter informações para a completa identificação das partes e dos serviços e de natureza fiscal.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 1.316, DE 2015

(Do Sr. Celso Maldaner)

Prevê a possibilidade excepcional de fixação do valor dos fretes praticados no transporte rodoviário de cargas.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-528/2015.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera as Leis nº 10.233, de 5 de junho de 2001,

que “Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências” e nº 9.074, de 7 de julho de 1995, que “Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências”, para prever a possibilidade de a ANTT fixar, excepcionalmente, o valor dos fretes praticados no transporte rodoviário de cargas.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – o inciso III do art. 11 passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 11.....”

III – proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados, observando a sustentabilidade das operações;

.....”

II – o art. 26 passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

“Art. 26.....”

X – elaborar, mensalmente, tabela referencial dos fretes praticados no transporte rodoviário de cargas, por gênero de carga. (NR)”

Art. 3º A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 49-A. Em caráter excepcional, a Agência poderá fixar, uma vez a cada doze meses e por prazo de até cento e vinte dias, preço mínimo ou máximo para o frete cobrado no transporte rodoviário de cargas, por gênero de carga, desde que apurada diferença superior a vinte por cento entre o frete médio praticado no mês anterior e o frete médio praticado nos últimos doze meses anteriores à medida, com vistas a garantir a operação racional, confiável e segura do transporte de bens, em conformidade com o disposto no art. 4º, inciso II desta Lei.

Parágrafo único. A decisão a que se refere o caput será precedida de reunião de audiência pública, nos termos do art. 68 desta Lei.

Art. 4º O § 2º do art. 2º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º.....

§ 2º Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos meios rodoviário e aquaviário, observado o que dispõe o art. 49-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

.....(NR)”

Art. 5º. Extraordinariamente, fica autorizada a fixação, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, de preço mínimo para o frete cobrado no transporte rodoviário de carga, por gênero de carga, válido pelo prazo de seis meses, a contar da data de publicação desta Lei.

Art. 6º. Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Os transportadores autônomos de carga – TAC – vêm sofrendo com valores de frete praticados no mercado de transporte rodoviário de cargas que, amiúde, não cobrem os custos da atividade ou, no mínimo, não permitem reinvestimento. Isso ocorre há anos, para prejuízo da eficiência e da segurança no setor.

Como o transporte de carga em rodovias não se sujeita a outorga do Estado, qualquer um que supere as poucas barreiras à entrada e à saída pode se lançar na atividade. O excesso de oferta, combinado com custos ascendentes – combustível, pedágios, tempo limite para condução etc. –, torna extremamente volátil a lucratividade no ramo.

No âmbito de um mercado tão concorrido e pressionado por custos, sobrevivem temporariamente os que se dispõem a cobrar menos, em detrimento da segurança, frequentemente.

O recente, e ainda infindo, movimento dos caminhoneiros, paralisando estradas por quase todo o País, dá prova de que a situação geral da categoria é muito grave. Isso tem de preocupar a sociedade, pois perto de metade dos veículos dedicados ao transporte de cargas no Brasil pertence aos TAC. A frota

dessa categoria – que já é a de mais tempo de uso (dezessete anos, em média, segundo a ANTT) – pode se tornar cronicamente antiquada, perigosa e ineficiente.

A proposta que apresentamos aqui tem por finalidade dar ao Poder Regulador condições de intervir, de forma excepcional, no mercado de frete rodoviário de cargas, de sorte a evitar flutuações exacerbadas nos preços, que podem comprometer tanto a saúde financeira do transportador como a de quem contrata a carga. Julgamos que convém atribuir à ANTT o poder de fixar limites para os fretes, por um período de até cento e vinte dias, a fim de garantir maior estabilidade e previsibilidade em operações de transporte, sem, no entanto, desnaturar o espírito de livre concorrência, que deve perdurar na maior parte do tempo.

O mecanismo que se sugere é o seguinte. Considerando o comportamento médio do frete nos últimos doze meses – controle que passa a ser sua atribuição, a ANTT, constatando flutuação superior a 20% nos preços no último mês apurado, pode arbitrar um mínimo ou um máximo a ser cobrado, condizente com uma política prudente de ganhos em longo prazo para o setor e para os mercados de consumo e de produção.

Tentamos, com esta iniciativa, achar um meio-termo, que não signifique nem o tabelamento dos fretes nem a manutenção da política de liberdade indiscriminada de preços. Estamos abertos a tratativas e desejamos mesmo contar com a colaboração da Casa no encaminhamento de sugestões que possam aperfeiçoar o projeto. Não podemos, todavia, fingir que o problema não existe, esperando que a situação melhore por si só.

Sala das Sessões, em 29 de abril de 2015.

Deputado **CELSO MALDANER**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários

e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO IV DOS PRINCÍPIOS E DIRETRIZES PARA OS TRANSPORTES

Seção I Dos Princípios Gerais

Art. 11. O gerenciamento da infra-estrutura e a operação dos transportes aquaviário e terrestre serão regidos pelos seguintes princípios gerais:

I - preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;

II - assegurar a unidade nacional e a integração regional;

III - proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais quanto à incidência dos fretes nos preços dos produtos transportados;

IV - assegurar, sempre que possível, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência;

V - compatibilizar os transportes com a preservação do meio ambiente, reduzindo os níveis de poluição sonora e de contaminação atmosférica, do solo e dos recursos hídricos;

VI - promover a conservação de energia, por meio da redução do consumo de combustíveis automotivos;

VII - reduzir os danos sociais e econômicos decorrentes dos congestionamentos de tráfego;

VIII - assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades;

IX - estabelecer prioridade para o deslocamento de pedestres e o transporte coletivo de passageiros, em sua superposição com o transporte individual, particularmente nos centros urbanos;

X - promover a integração física e operacional do Sistema Nacional de Viação com os sistemas viários dos países limítrofes;

XI - ampliar a competitividade do País no mercado internacional;

XII - estimular a pesquisa e o desenvolvimento de tecnologias aplicáveis ao setor de transportes.

Seção II Das Diretrizes Gerais

Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre:

I - descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal;

II - aproveitar as vantagens comparativas dos diferentes meios de transporte,

promovendo sua integração física e a conjugação de suas operações, para a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens;

III - dar prioridade aos programas de ação e de investimentos relacionados, com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação;

IV - promover a pesquisa e a adoção das melhores tecnologias aplicáveis aos meios de transporte e à integração destes;

V - promover a adoção de práticas adequadas de conservação e uso racional dos combustíveis e de preservação do meio ambiente;

VI - estabelecer que os subsídios incidentes sobre fretes e tarifas constituam ônus ao nível de governo que os imponha ou conceda;

VII - reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica.

.....

CAPÍTULO VI
DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES
TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....

Seção II
Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Terrestres

.....

Art. 26. Cabe à ANTT, como atribuições específicas pertinentes ao Transporte Rodoviário:

I - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de permissão para prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros; [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

II - autorizar o transporte de passageiros, realizado por empresas de turismo, com a finalidade de turismo;

III - autorizar o transporte de passageiros, sob regime de fretamento;

IV - promover estudos e levantamentos relativos à frota de caminhões, empresas constituídas e operadores autônomos, bem como organizar e manter um registro nacional de transportadores rodoviários de cargas;

V - habilitar o transportador internacional de carga;

VI - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão de rodovias federais a serem exploradas e administradas por terceiros;

VII - fiscalizar diretamente, com o apoio de suas unidades regionais, ou por meio de convênios de cooperação, o cumprimento das condições de outorga de autorização e das cláusulas contratuais de permissão para prestação de serviços ou de concessão para exploração da infra-estrutura.

VIII - autorizar a prestação de serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros; [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

IX - dispor sobre os requisitos mínimos a serem observados pelos terminais rodoviários de passageiros e pontos de parada dos veículos para a prestação dos serviços disciplinados por esta Lei. [\(Inciso acrescido pela Lei nº 12.996, de 18/6/2014\)](#)

§ 1º (VETADO)

§ 2º Na elaboração dos editais de licitação, para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, a ANTT cuidará de compatibilizar a tarifa do pedágio com as vantagens

econômicas e o conforto de viagem, transferidos aos usuários em decorrência da aplicação dos recursos de sua arrecadação no aperfeiçoamento da via em que é cobrado.

§ 3º A ANTT articular-se-á com os governos dos Estados para o cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, no tocante às rodovias federais por eles já concedidas a terceiros, podendo avocar os respectivos contratos e preservar a cooperação administrativa avençada.

§ 4º O disposto no § 3º aplica-se aos contratos de concessão que integram rodovias federais e estaduais, firmados até a data de publicação desta Lei.

§ 5º Os convênios de cooperação administrativa, referidos no inciso VII do *caput*, poderão ser firmados com órgãos e entidades da União e dos governos dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 6º No cumprimento do disposto no inciso VII do *caput*, a ANTT deverá coibir a prática de serviços de transporte de passageiros não concedidos, permitidos ou autorizados.

Seção III

Das Atribuições da Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; [*\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

II - promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; [*\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

a) [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

b) [*\(Alínea acrescida pela Medida Provisória nº 369, de 7/5/2007, convertida na Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

IV - elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores;

V - celebrar atos de outorga de permissão ou autorização de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

VI - reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e de prestação de serviços de transporte aquaviário celebrados antes da vigência desta Lei, resguardando os direitos das partes;

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; [*\(Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013\)*](#)

VIII - promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras;

IX - (VETADO)

X - representar o Brasil junto aos organismos internacionais de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro

de Estado dos Transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais;

XI - (VETADO)

XII - supervisionar a participação de empresas brasileiras e estrangeiras na navegação de longo curso, em cumprimento aos tratados, convenções, acordos e outros instrumentos internacionais dos quais o Brasil seja signatário;

XIII - (VETADO)

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória no 595, de 6 de dezembro de 2012; [*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do *caput* do art. 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [*Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XVII - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas, encaminhando ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Secretário Especial de Portos, conforme o caso, propostas de declaração de utilidade pública; [*Inciso com redação dada pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007*](#)

XVIII - (VETADO)

XIX - estabelecer padrões e normas técnicas relativos às operações de transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas;

XX - elaborar o seu orçamento e proceder à respectiva execução financeira.

XXI - fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre; [*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*](#)

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XXIII - adotar procedimentos para a incorporação ou desincorporação de bens, no âmbito das outorgas; [*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*](#)

XXIV - autorizar as empresas brasileiras de navegação de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de embarcações estrangeiras para o transporte de carga, conforme disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; [*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001*](#)

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos; [*Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013*](#)

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012; [*Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº*](#)

12.815, de 5/6/2013)

XXVII - (Inciso acrescido pela Lei nº 11.518, de 5/9/2007, e revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

XXVIII - publicar os editais, julgar as licitações e celebrar os contratos de concessão, precedida ou não de execução de obra pública, para a exploração de serviços de operação de eclusas ou de outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis situados em corpos de água de domínio da União. (Alínea acrescida pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015)

§ 1º No exercício de suas atribuições a ANTAQ poderá:

I - firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da Administração Pública Federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, tendo em vista a descentralização e a fiscalização eficiente das outorgas;

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e (Inciso com redação dada pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

III - firmar convênios de cooperação técnica com entidades e organismos internacionais. (Inciso acrescido pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4/9/2001)

§ 2º A ANTAQ observará as prerrogativas específicas do Comando da Marinha e atuará sob sua orientação em assuntos de Marinha Mercante que interessarem à defesa nacional, à segurança da navegação aquaviária e à salvaguarda da vida humana no mar, devendo ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos e operacionais da prestação de serviços de transporte aquaviário.

§ 3º (Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

§ 4º (Revogado pela Medida Provisória nº 595, de 6/12/2012, convertida na Lei nº 12.815, de 5/6/2013)

.....

Seção IV Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

.....

Subseção IV Das Autorizações

.....

Art. 49. É facultado à Agência autorizar a prestação de serviços de transporte sujeitos a outras formas de outorga, em caráter especial e de emergência.

§ 1º A autorização em caráter de emergência vigorará por prazo máximo e improrrogável de cento e oitenta dias, não gerando direitos para continuidade de prestação dos serviços.

§ 2º A liberdade de preços referida no art. 45 não se aplica à autorização em caráter de emergência, sujeitando-se a empresa autorizada, nesse caso, ao regime de preços estabelecido pela Agência para as demais outorgas.

Subseção V Das Normas Específicas para as Atividades em Curso

Art. 50. As empresas que, na data da instalação da ANTT ou da ANTAQ, forem detentoras de outorgas expedidas por entidades públicas federais do setor dos transportes, terão, por meio de novos instrumentos de outorga, seus direitos ratificados e adaptados ao que dispõem os arts. 13 e 14.

Parágrafo único. Os novos instrumentos de outorga serão aplicados aos mesmos objetos das outorgas anteriores e serão regidos, no que couber, pelas normas gerais estabelecidas nas Subseções I, II, III e IV desta Seção.

.....

.....

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995

(Vide Lei nº 12.783, de 11/1/2013)

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

Art. 1º Sujeitam-se ao regime de concessão ou, quando couber, de permissão, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, os seguintes serviços e obras públicas de competência da União:

I - (VETADO)

II - (VETADO)

III - (VETADO)

IV - vias federais, precedidas ou não da execução de obra pública;

V - exploração de obras ou serviços federais de barragens, contenções, eclusas ou outros dispositivos de transposição hidroviária de níveis, diques, irrigações, precedidas ou não da execução de obras públicas; *(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.081, de 2/1/2015)*

VI - estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, precedidos ou não de obras públicas;

VII - os serviços postais. *(Inciso acrescido pela Lei nº 9.648, de 27/5/1998)*

§ 1º *(Revogado pela Lei nº 11.668, de 2/5/2008)*

§ 2º O prazo das concessões e permissões de que trata o inciso VI deste artigo será de vinte e cinco anos, podendo ser prorrogado por dez anos. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.684, de 30/5/2003)*

§ 3º Ao término do prazo, as atuais concessões e permissões, mencionadas no § 2º, incluídas as anteriores à Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão prorrogadas pelo prazo previsto no § 2º. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 10.684, de 30/5/2003)*

Art. 2º É vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos, dispensada a lei autorizativa nos casos de saneamento básico e limpeza urbana e nos já referidos na Constituição Federal, nas Constituições Estaduais e nas Leis Orgânicas do Distrito Federal e Municípios, observado, em qualquer caso, os termos da Lei nº 8.987, de 1995.

§ 1º A contratação dos serviços e obras públicas resultantes dos processos iniciados com base na Lei nº 8.987, de 1995, entre a data de sua publicação e a da presente Lei, fica dispensada de lei autorizativa.

§ 2º Independe de concessão, permissão ou autorização o transporte de cargas pelos

meios rodoviário e aquaviário. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 9.432, de 8/1/1997)*

§ 3º Indepe de concessão ou permissão o transporte:

- I - aquaviário, de passageiros, que não seja realizado entre portos organizados;
- II - rodoviário e aquaviário de pessoas, realizado por operadoras de turismo no exercício dessa atividade;
- III - de pessoas, em caráter privativo de organizações públicas ou privadas, ainda que em forma regular.

Art. 3º Na aplicação dos arts. 42, 43 e 44 da Lei nº 8.987, de 1995, serão observadas pelo poder concedente as seguintes determinações:

- I - garantia da continuidade na prestação dos serviços públicos;
- II - prioridade para conclusão de obras paralisadas ou em atraso;
- III - aumento da eficiência das empresas concessionárias, visando à elevação da competitividade global da economia nacional;
- IV - atendimento abrangente ao mercado, sem exclusão das populações de baixa renda e das áreas de baixa densidade populacional inclusive as rurais;
- V - uso racional dos bens coletivos, inclusive os recursos naturais.

.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

O presente projeto de lei, de autoria do nobre Deputado Assis do Couto, prevê a criação da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

A proposta estabelece os diversos tipos de carga e confere ao Ministério dos Transportes a competência para regulamentar os valores mínimos a serem praticados pelo transporte de cada tipo de carga, por quilômetro rodado e por eixo carregado. De acordo com o texto, os preços definidos pelo Ministério dos Transportes terão natureza vinculativa e, até que a respectiva norma seja editada, são estipulados valores mínimos para cada tipo de carga.

O projeto de lei também prevê que pelo menos 40% dos recursos empregados pelo governo federal com o pagamento de transporte rodoviário de cargas sejam utilizados na contratação de fretes realizados por cooperativas de transporte de cargas.

Finalmente, a proposta prevê que a remuneração das empresas de transporte rodoviário de cargas fique limitada a 5% e 7%, respectivamente, quando o frete for realizado por transportador autônomo de cargas agregado ou independente.

De acordo com o autor, a medida visa ajustar a remuneração pelo serviço de transporte rodoviário de cargas a condições razoáveis, atendendo, às

reivindicações apresentadas pela categoria durante a paralisação nacional dos caminhoneiros, realizada em 2015.

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 da excepcionalidade, o PL nº 1.316, de 2016, estabelece que a regulamentação ficará restrita a 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 suma, o PL nº 528, de 2015, de autoria do ilustre Deputado Assis do Couto, e o PL nº 1.316, de 2015, de autoria do nobre Deputado Celso Maldaner, visam estabelecer valores mínimos de frete a serem cobrados pelo serviço de transporte rodoviário de cargas. Pelo disposto no primeiro projeto de lei, a competência para a regulamentação ficaria atribuída ao Ministério dos Transportes com base em proposta formulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ao passo que, pelo que dispõe o segundo, essa competência ficaria restrita a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Os movimentos de paralisação dos caminhoneiros, realizados no início de 2015 em todo o Brasil, destacadamente nas regiões Sul e Sudeste, representaram um pedido de socorro dessa categoria, diante das dificuldades enfrentadas com os preços praticados no mercado. Esmagados pelos baixos valores que se viam obrigados a cobrar pelo serviço de transporte de cargas, esses trabalhadores autônomos chegaram ao limite daquilo que se pode considerar razoável para manter a subsistência de suas famílias.

Antes das paralisações, mostrando-se sensível a esse quadro, o governo federal firmou compromissos com a categoria, no sentido de discutir as reivindicações dos caminhoneiros. No entanto, fecharam-se as portas do Poder Executivo federal e o quadro crítico permaneceu o mesmo.

Cabe, portanto, a este Congresso Nacional tomar as providências para reestabelecer as condições econômicas necessárias à garantia da sobrevivência da categoria dos transportadores rodoviários de carga, aprovando os presentes projetos de lei.

Os preços hoje praticados não permitem que o caminhoneiro sequer cubra os custos com o transporte (combustível, pneus, alimentação, manutenção do veículo, pedágios, etc.). No desespero, o trabalhador se vê forçado a se submeter aos valores predatórios que o mercado impõe. Há, assim, que se estabelecer uma tabela de preços mínimos, específica para cada tipo de carga, conforme propõe o autor.

Além disso, a reserva de 40% do transporte contratado pelo governo federal para as cooperativas tem o intuito de proteger esse importante instituto, que tem a função de amparar o profissional das estradas brasileiras. Agrupados, os caminhoneiros ganham força e fortalecer as cooperativas é uma forma de sobreviverem à crise.

Por fim, a limitação proposta da remuneração das empresas de transporte visa coibir o abuso do poder econômico exercido pelo empresário sobre a categoria trabalhadora que já sofre com os baixos preços pagos pelo frete.

Quanto ao PL nº 1.316, de 2015, apensado, possui as boas e justas intenções da proteção e valorização da categoria, no entanto, entendemos que parte das medidas ali propostas já são contempladas na proposição principal e outra parte se mostra incompatível com o teor do texto principal, sobretudo no que se refere ao órgão responsável pela fixação dos preços mínimos do frete. Assim, votamos por sua rejeição.

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

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2016.

Deputado JOSÉ STÉDILE

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o PL 528/15 e rejeitou o PL 1.316/15, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Jose Stédile.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Washington Reis - Presidente, Altineu Côrtes e Julio Lopes - Vice-Presidentes, Cajar Nardes, Danrlei de Deus Hinterholz, Dr. João, Edinho Araújo, Edinho Bez, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Laudivio Carvalho, Luiz Carlos Ramos , Luiz Sérgio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Mauro Mariani, Milton Monti, Nelson Marquezelli, Remídio Monai, Renzo Braz, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vanderlei Macris, Vicentinho Júnior, Arnaldo Faria de Sá, Deley, Fábio Ramalho, Jaime Martins, Júlia Marinho, Leônidas Cristino, Marcelo Álvaro Antônio, Marcelo Squassoni, Mário Negromonte Jr., Miguel Haddad, Misael Varella, Paulo Freire, Ricardo Izar, Simão Sessim, Valtenir Pereira e Walter Alves.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2016.

Deputado WASHINGTON REIS
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO JUSTIÇA E CIDADANIA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei ora em exame pretende estabelecer a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, conforme se lê em seu artigo 1º.

Sustenta que a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem como finalidade promover condições razoáveis à realização de fretes em todo o território nacional, proporcionando retribuição ao serviço prestado em patamar adequado (art. 3º)

O artigo 2º define os vários tipos de carga:

“Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, entende-se por:

I – carga geral: aquela embarcada e transportada com acondicionamento, marca de identificação e contagem de unidades;

II – carga a granel: aquela líquida ou seca embarcada e transportada sem acondicionamento, marca de identificação, e contagem de unidades;

III – carga refrigerada: aquela que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;

IV – carga perigosa: aquela passível de provocar acidentes,

ocasionar ou potencializar riscos, danificar cargas ou meios de transporte e gerar perigo às pessoas que a manipulam; e

V – carga neogranel: aquela formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico, cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque”

Os sindicatos das empresas de transporte e de transportadores autônomos de carga, bem como os representantes das cooperativas de cargas, serão ouvidos na definição da política de preços mínimos a ser formulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres.

O projeto fixa preços mínimos iniciais até que o Ministério dos Transportes edite norma dispondo sobre plataforma de preços formulada pela ANTT.

O artigo 9º dispõe que o Governo Federal deverá utilizar, ao menos, quarenta por cento dos recursos para contratação dos fretes, na contratação daqueles realizados por cooperativas de transporte rodoviário de cargas.

Por último, a proposição introduz um novo artigo na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, com a seguinte redação:

“Art. 5º-B A remuneração da ETC, quando o frete for realizado por TAC, não poderá ser superior a 5% (cinco por cento) da importância por ele pactuada com o embarcador ou o proprietário da carga, excluídos os tributos devidos no caso, em caso de TAC-agregado, e de 7% (sete por cento) em caso de TAC-independente (NR)”.

A Comissão de Viação e Transportes manifestou-se pela aprovação da matéria.

Ao Projeto de Lei nº 528, de 2015, encontra-se apensado o PL nº 1.316, de 2015. Essa proposição dispõe que a ANTT poderá fixar, uma vez a cada doze meses e por prazo de até cento e vinte dias, preço mínimo ou máximo para o frete cobrado no transporte rodoviário de cargas.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania se pronunciar sobre a constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das proposições na forma do artigo 32, inc. IV, alínea “a”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

Quanto à constitucionalidade, vê-se que a matéria do Projeto principal e do apenso é constitucional, havendo necessidade, porém, de escoimar alguns senões quanto a esse aspecto dos artigos 5º e 8º do projeto principal e dos artigos 2º e 5º da proposição apensa.

No que toca à juridicidade, observa-se que a matéria em nenhum momento atropela os princípios gerais do direito que informam o sistema jurídico pátrio, salvo o ponto que menciono a seguir: A remissão, no projeto principal, das penalidades ao desrespeito aos valores estabelecidos a regulamento (Art. 5º, § 2º), parece-me equivocada no caso, pois se trata de mera remissão ao poder regulamentar, que é da inteira competência do Poder Executivo.

Porém, depois de ter sido afastada, por emenda, essa injuridicidade do projeto principal, pode-se dizer que ele e o seu apenso são absolutamente jurídicos.

Por fim, é oportuno registrar que entre o dono da carga e o caminhoneiro há o agenciador de cargas, daí a importância da aprovação do PL 528/15 e seu apenso e assim garantir o custo da segurança viária.

Haja vista o que se acaba de expor, voto pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 528, de 2015, e do Projeto de Lei nº 1.316, de 2015, com as emendas anexas.

Sala da Comissão, em 18 de maio de 2017.

Deputado VALTENIR PEREIRA

Relator

EMENDA Nº 1

Dá-se a seguinte redação aos arts. 5º e 8º do projeto:

“Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, será editada pelo órgão competente, nos meses de janeiro e julho, tabela com os valores mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 2º desta Lei.”

§ 1ºA publicação deve ocorrer até o dia 20 (vinte) dos meses de janeiro e julho de cada ano, e terá validade para o semestre em que for editada.

§ 2º Os preços definidos na tabela têm natureza vinculativa, e sua não observância sujeita o infrator às penalidades pertinentes.”

“Art. 8º Até que seja editada a norma referida no art. 5º, ficam definidos os seguintes valores mínimos, com aplicação imediata em âmbito nacional:

I – carga geral, carga a granel e carga neogranel: R\$ 0,70 (setenta centavos) por quilômetro rodado para cada eixo carregado; e

II – carga frigorificada (refrigerada) e carga perigosa: R\$ 0,90 (noventa centavos) por quilômetro rodado para cada eixo carregado.

Parágrafo único. Nos fretes curtos, realizados em distâncias inferiores a 800 (oitocentos) quilômetros, os valores mencionados nos incisos I e II ficam acrescidos de, no mínimo, 15% (quinze por cento)”.

Sala da Comissão, em 18 de maio de 2017.

Deputado VALTENIR PEREIRA

Relator

EMENDA Nº 2

Dá-se ao art. 49-A da Lei nº 10.233, de 2001, presente no art. 3º do projeto, a seguinte redação:

“Art. 49-A. Em caráter excepcional, poderá ser fixado, uma vez a cada doze meses e por prazo de até cento e vinte dias, preço mínimo ou máximo para o frete cobrado no transporte rodoviário de cargas, por gênero de carga, desde que apurada diferença superior a vinte por cento entre o frete médio praticado no mês anterior e o frete médio praticado nos últimos doze meses anteriores à medida, com vistas a garantir a operação racional, confiável e segura do transporte de bens, em conformidade com o disposto no art. 4º, inciso II desta Lei.

Parágrafo único. A decisão a que se refere o caput será precedida de reunião de audiência pública, nos termos do art. 68 desta Lei”.

Sala da Comissão, em 18 de maio de 2017.

Deputado VALTENIR PEREIRA

Relator

EMENDA Nº 3

Dá-se a seguinte redação ao art. 5º do projeto:

“Art. 5º. Extraordinariamente, fica autorizada a fixação, pelo órgão estatal responsável, de preço mínimo para o frete cobrado no transporte rodoviário de carga, por gênero de carga, válido pelo prazo de seis meses, a contar da data de publicação desta Lei”.

Sala da Comissão, em 18 de maio de 2017.

Deputado VALTENIR PEREIRA

Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 528/2015, com emenda, e do Projeto de Lei nº 1.316/2015, apensado, com emendas, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Valtenir Pereira. Os Deputados José Carlos Aleluia e Paes Landim apresentaram Votos em Separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Pacheco - Presidente, Marcos Rogério - Vice-Presidente, Antonio Bulhões, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Chico Alencar, Danilo Forte, Delegado Waldir, Edio Lopes, Esperidião Amin, Fábio Sousa, Fausto Pinato, Félix Mendonça Júnior, Hissa Abrahão, João Campos, Júlio Delgado, Lincoln Portela, Luiz Couto, Luiz Fernando Faria, Major Olímpio, Marcelo Delaroli, Patrus Ananias, Paulo Freire, Paulo Teixeira, Rubens Bueno, Rubens Pereira Júnior, Sergio Zveiter, Silvio Torres, Thiago Peixoto, Valmir Prascidelli, Bacelar, Benjamin Maranhão, Cabo Sabino, Cleber Verde, Covatti Filho, Delegado Edson Moreira, Gabriel Guimarães, Gonzaga Patriota, Hildo Rocha, Hugo Leal, João Gualberto, Jones Martins, Onyx Lorenzoni, Paulo Henrique Lustosa, Roberto de Lucena, Shéridan, Valtenir Pereira e Vicentinho.

Sala da Comissão, em 20 de junho de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO

Presidente

**EMENDA ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 528, DE 2015**

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

Dá-se a seguinte redação aos arts. 5º e 8º do projeto:

“Art. 5º Para a execução da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, será editada pelo órgão competente, nos meses de janeiro e julho, tabela com os valores mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no art. 2º desta Lei.

§ 1º A publicação deve ocorrer até o dia 20 (vinte) dos meses de janeiro e julho de cada ano, e terá validade para o semestre em que for editada.

§ 2º Os preços definidos na tabela têm natureza vinculativa, e sua não observância sujeita o infrator às penalidades pertinentes.”

“Art. 8º Até que seja editada a norma referida no art. 5º, ficam definidos os seguintes valores mínimos, com aplicação imediata em âmbito nacional:

I – carga geral, carga a granel e carga neogranel: R\$ 0,70 (setenta centavos) por quilômetro rodado para cada eixo carregado; e

II – carga refrigerada (refrigerada) e carga perigosa: R\$ 0,90 (noventa centavos) por quilômetro rodado para cada eixo carregado.

Parágrafo único. Nos fretes curtos, realizados em distâncias inferiores a 800 (oitocentos) quilômetros, os valores mencionados nos incisos I e II ficam acrescidos de, no mínimo, 15% (quinze por cento)”.

Sala da Comissão, em 20 de junho de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 1 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 1.316, DE 2015**

Prevê a possibilidade excepcional de fixação do valor dos fretes praticados no transporte rodoviário de cargas.

Dá-se ao art. 49-A da Lei nº 10.233, de 2001, presente no art. 3º do projeto, a seguinte redação:

“Art. 49-A. Em caráter excepcional, poderá ser fixado, uma vez a cada doze meses e por prazo de até cento e vinte dias, preço mínimo ou máximo para o frete cobrado no transporte rodoviário de cargas, por gênero de carga, desde que apurada diferença superior a vinte por cento entre o frete médio praticado no mês anterior e o frete médio praticado nos últimos doze meses anteriores à medida, com vistas a garantir a operação racional, confiável e segura do transporte de bens, em conformidade com o disposto no art. 4º, inciso II desta Lei.

Parágrafo único. A decisão a que se refere o caput será precedida de reunião de audiência pública, nos termos do art. 68 desta Lei”.

Sala da Comissão, em 20 de junho de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

**EMENDA Nº 2 ADOTADA PELA CCJC
AO PROJETO DE LEI Nº 1.316, DE 2015**

Prevê a possibilidade excepcional de fixação do valor dos fretes praticados no transporte rodoviário de cargas.

Dá-se a seguinte redação ao art. 5º do projeto

“Art. 5º. Extraordinariamente, fica autorizada a fixação, pelo órgão estatal responsável, de preço mínimo para o frete cobrado no transporte rodoviário de carga, por gênero de carga, válido pelo prazo de seis meses, a contar da data de publicação desta Lei”.

Sala da Comissão, em 20 de junho de 2017.

Deputado RODRIGO PACHECO
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO PAES LANDIM

I – RELATÓRIO

O projeto do nobre colega deputado Assis do Couto, estabelece a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. Determina que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, obedecerá aos preços fixados com base nesta Lei, sendo estes valores mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado.

Os preços mínimos serão fixados levando-se em conta, prioritariamente, a oscilação e a importância do valor do óleo diesel e dos pedágios na composição dos custos do frete.

O Ministério dos Transportes regulamentará, com base em proposta formulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), os valores mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado. A publicação deve ocorrer até o dia 20 dos meses de janeiro e julho de cada ano e terá validade para o semestre em que forem editados.

Os preços definidos pelo Ministério dos Transportes têm natureza vinculativa, e a sua não observância sujeita o infrator às penalidades, a serem definidas em regulamento.

Determina que o processo de definição dos preços mínimos deve contar com a participação dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas, bem como com representantes das cooperativas de transporte de cargas.

Até que seja editada norma do Ministério dos Transportes, define os seguintes valores mínimos, por quilômetro rodado para cada eixo carregado, com aplicação imediata em âmbito nacional: a) carga geral, carga a granel e carga neogranel: R\$ 0,70; e b) carga frigorificada e carga perigosa: R\$ 0,90. Nos fretes curtos, realizados em distâncias inferiores a 800 quilômetros, os valores mencionados ficam acrescidos de, no mínimo, 15%.

A matéria foi distribuída às Comissões de Viação e Transporte (CVT) e de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJC), sujeita a apreciação conclusiva pelas

Comissões.

Ao projeto aqui apreciado foi apensado o PL 1316/2015, do nobre deputado Celso Maldaner, que permite a ANTT fixar preço mínimo no frete cobrado no transporte rodoviário, por gênero de carga. Determina que a agência fica responsável em elaborar mensalmente, tabela referencial os valores dos fretes praticados no transporte rodoviário de cargas.

Na Comissão de Viação e Transporte (CVT) o projeto foi aprovado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Edinho Bez.

O projeto encontra-se nesta Comissão de Comissão e Justiça, para análise de Constitucionalidade e Juridicidade, tendo parecer favorável com emendas do relator, deputado Valtenir Pereira, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e do PL 1.316/2015, apensado, com emendas.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas à essa Douta Comissão.

É o relatório.

II – VOTO EM SEPARADO

Trata-se de se examinar projeto de lei que visa criar a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

A intenção do nobre parlamentar é louvável, porém o projeto possui duas inconstitucionalidades que o inviabilizam totalmente.

Primeiramente, ao impedir a livre negociação entre transportador e tomador do serviço, uma vez que a atividade e a contratação do frete possuem natureza jurídica comercial, o projeto se apresenta contrário à ordem contida nos artigos 1º, inciso IV, 170, caput e inciso II e 174, caput, todos da CRFB/88, uma vez que viola frontalmente o princípio da livre iniciativa.

Em segundo lugar, ao criar atribuições à ANTT e ao Ministério dos Transportes, a proposta comete outra inconstitucionalidade, pois quaisquer propostas que visem criar atribuições a órgãos públicos federais são de iniciativa do Presidente da República, conforme determina o artigo 61, II da CRFB/88, ou por meio de decreto, conforme indicado no artigo 84, VI, 'a' do mesmo diploma, na hipótese de não haver

aumento de despesa nem criação ou extinção de órgãos públicos aos dispor sobre organização e funcionamento da administração federal.

Por fim, em termos econômicos, são mais do que conhecidas as danosas consequências a médio e longo prazos do controle estatal de preços de bens e serviços, na contramão das regras que regulam quaisquer mercados, sendo o principal deles o aumento artificial dos custos para o setor produtivo, setor exportador, bem como dos preços para o consumidor final.

A única medida razoável que poderia beneficiar o setor de transportes de carga é a do diálogo a ser estabelecido pelas entidades representativas dos caminhoneiros e das transportadoras com os embarcadores, com a mediação do Ministério dos Transportes, se for conveniente, visando criar um acordo sobre os valores a serem cobrados a título de fretes.

Passa-se à análise do projeto de lei apensado a este:

O PL 1.316/2015, do nobre deputado Celso Maldaner, permite a fixação, extraordinariamente, pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, de preço mínimo para o frete cobrado no transporte rodoviário de carga.

Além do tabelamento de frete ser considerado uma medida anticonstitucional, como já defendido nesse voto, a medida não resolverá o excesso de oferta de caminhões no mercado de transporte rodoviário.

Apesar da concorrência provocar redução acentuada dos fretes e afetar a rentabilidade dos transportadores em geral, a crise não se traduz na eliminação de empresas do mercado, uma vez que as transportadoras menos eficientes são capazes de permanecer no mercado, embora de forma precária.

Essa ineficácia dos mecanismos de mercado resulta, em boa medida, de falhas da supervisão que o poder público deveria exercer sobre a atividade de transporte e sobre a operação dos transportadores. Embora, em um mercado competitivo, não caiba uma intervenção do poder público para regular a concorrência, cumpre-lhe fazer valer a legislação vigente no país e cuidar para que sejam observados os princípios gerais das políticas de defesa da concorrência e de defesa do consumidor.

A remoção das distorções existentes no mercado de transporte

rodoviário de cargas deve ser perseguida não pelo tabelamento de frete mas por meio de maior rigor na aplicação da legislação e normas referentes a essa atividade.

Neste sentido, cabe:

- A- Maior fiscalização relativa ao cumprimento da Lei nº 13.103/2015, assegurando-se que seja observada não apenas pelas Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas - ETCs, mas também pelos Transportadores Autônomos de Cargas - TACs;
- B- Intensificação da fiscalização do peso dos veículos de carga que trafegam nas rodovias federais, acelerando a implantação de novos postos de pesagem de veículos;
- C- Utilizar as possibilidades abertas pela exigência de emissão do Conhecimento de Transporte eletrônico - CTe no combate à sonegação de impostos;

Implementar, em todo o país e para toda a frota de veículos comerciais, a inspeção técnica de veículos, como determinado pelo CTB de 1997.

Por essas razões, voto pela inconstitucionalidade do projeto de Lei 528/2015 e de seu apensado, o PL 1.316/2015.

Sala das Sessões, 13 de junho de 2017.

Deputado **PAES LANDIM**

**VOTO EM SEPARADO
(DO DEPUTADO JOSÉ CARLOS ALELUIA)**

I – RELATÓRIO

O projeto cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. Determina que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, obedecerá aos preços fixados com base nesta Lei, sendo estes valores mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado.

Os preços mínimos serão definidos pelo Ministério dos Transportes e terão natureza vinculativa. Sua não observância sujeita o infrator a

penalidades, a serem definidas em regulamento. Os valores serão fixados levando-se em conta, prioritariamente, a oscilação e a importância do valor do óleo diesel e dos pedágios na composição dos custos do frete. Até que seja editada a norma do Ministério dos Transportes, ficam definidos os seguintes valores mínimos, com aplicação imediata em âmbito nacional:

I – Carga geral, carga a granel e carga neogranel: R\$ 0,70 (setenta centavos) por quilômetro rodado para cada eixo carregado; e

II – Carga frigorificada (refrigerada) e carga perigosa: R\$ 0,90 (noventa centavos) por quilômetro rodado para cada eixo carregado.

Dispõe ainda que, nos fretes curtos, realizados em distâncias inferiores a 800 quilômetros, os valores mencionados nos incisos I e II ficam acrescidos de, no mínimo, 15%. Também determina que a remuneração da ETC, quando o frete for realizado por TAC, não poderá ser superior a 5% (cinco por cento) da importância por ele pactuada com o embarcador ou o proprietário da carga, excluídos os tributos devidos no caso, em caso de TAC-agregado, e de 7% (sete por cento) em caso de TAC-independente.

A matéria foi distribuída às Comissões de Viação e Transporte (CVT) e de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJC), sujeita a apreciação conclusiva pelas Comissões.

Ao projeto em comento foi apensado o PL 1316/2015, do nobre deputado Celso Maldaner, que prevê a possibilidade excepcional de fixação do valor dos fretes praticados no transporte rodoviário de cargas.

Na Comissão de Viação e Transporte (CVT), o projeto foi aprovado, nos termos do parecer do Relator, Deputado Edinho Bez.

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

O projeto encontra-se nesta douta Comissão, tendo parecer

favorável com emendas do relator, deputado Valtenir Pereira acolhendo o texto original e, segundo o Voto, corrigindo inconstitucionalidades.

É o relatório.

II – VOTO EM SEPARADO

O contrato de transporte é eminentemente comercial, logo, os valores do frete estão circunscritos a relações privadas definidas pelas forças de mercado. Ao retirar a possibilidade de livre negociação entre as partes, o disposto no projeto viola os princípios da ordem econômica e da livre iniciativa.

O projeto possui duas inconstitucionalidades que o inviabilizam totalmente.

Primeiramente, ao impedir a livre negociação entre transportador e tomador do serviço, uma vez que a atividade e a contratação do frete possuem natureza jurídica comercial, o projeto se apresenta contrário à ordem contida nos artigos 1º, inciso IV, 170, caput e inciso II e 174, caput, todos da CRFB/88, uma vez que viola frontalmente o princípio da livre iniciativa.

Em segundo lugar, ao criar atribuições à ANTT e ao Ministério dos Transportes, a proposta comete outra inconstitucionalidade, pois quaisquer propostas que visem criar atribuições a órgãos públicos federais são de iniciativa do Presidente da República, conforme determina o artigo 61, II da CRFB/88, ou por meio de decreto, conforme indicado no artigo 84, VI, 'a' do mesmo diploma, na hipótese de não haver aumento de despesa nem criação ou extinção de órgãos públicos.

Em termos econômicos, são mais do que conhecidas as danosas consequências a médio e longo prazo do controle estatal de preços de bens e serviços, na contramão das regras que regulam quaisquer mercados, sendo o principal deles o aumento artificial dos custos para o setor produtivo, setor exportador, bem como dos preços para o consumidor final.

Ademais, o setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil sofre

as consequências da recessão econômica atual, considerada a maior da história. A crise não é exclusiva desse segmento e, sim, comum a todos os setores.

Além da demanda fraca, o transporte rodoviário enfrenta um desequilíbrio que decorre da realização de uma política equivocada de aumento da frota de caminhões por juros subsidiados sem observação das necessidades da economia. Segundo dados da CNT, a política de incentivo de compra de caminhões criou uma “bolha rodoviária” de 300 mil caminhões a mais que a necessidade da demanda. Estas informações foram coletadas em 2015 e indicadores demonstram que a oferta de carga (transporte) diminuiu ainda mais no ano de 2016.

O PL 528/2015, contudo, acentua ainda mais os efeitos da crise no setor e seus efeitos serão prolongados. Ao criar preços mínimos sem considerar o equilíbrio entre a oferta e a demanda, acaba por estimular a entrada de novos caminhoneiros e empresas de transporte rodoviário de cargas (ofertantes) nesse segmento. Isso estimularia o aumento da concorrência no setor e a redução dos preços de equilíbrio de mercado, inclusive com incentivo a um “mercado informal” de contratação de frete em desrespeito à lei.

Cabe ressaltar que a demanda por serviços de transportes rodoviários de cargas segue o curso da economia, pois é uma demanda indireta do consumo doméstico e das exportações de mercadorias. Ou seja, a demanda por transporte continua dependendo das safras agrícolas, da produção pecuária, das vendas industriais, dos combustíveis, destinados aos mercados interno e externo.

Portanto, nota-se que o projeto provoca desequilíbrios crescentes entre a oferta e a demanda por serviços de transporte rodoviário de cargas. A diferença, isto é, o excesso de oferta do setor, aumentaria ano após ano até que seus reflexos tornassem insustentáveis as insatisfações crescentes dos motoristas autônomos e dos empresários sem demanda pelos seus serviços, enquanto parte cada vez menor do setor seguiria remunerada artificialmente a preços mínimos. Essa distorção acentuaria as divergências no setor e levaria os indivíduos prejudicados a buscarem por diversos meios, inclusive paralisações, socorro governamental para sua subsistência, o que geraria despesas incalculáveis para o Tesouro Nacional.

O projeto apensado, tem o mesmo condão, de criar a artificialmente tabela de preços mínimos para o transporte rodoviário, sendo a ele aplicáveis as mesmas inconstitucionalidades que maculam a proposição principal.

Por essas razões, voto pela inconstitucionalidade do projeto de Lei 528/2015 e de seu apensado, o PL 1.316/2015.

Sala da Comissão, em 13 de junho de 2017.

Deputado **JOSÉ CARLOS ALELUIA**

**Deputado Federal
Democratas/BA**

FIM DO DOCUMENTO