

PROJETO DE LEI Nº , DE 2015
(Do Sr. CELSO MALDANER)

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

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**