

PROJETO DE LEI Nº 528, DE 2015.

(E APENSADO 1.316/2015)

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

Autor: Deputado Assis do Couto

Relator: Deputado Valtenir Pereira

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 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 de junho de 2017.

Deputado **JOSÉ CARLOS ALELUIA**

Deputado Federal
Democratas/BA