

EMENDA MODIFICATIVA MEDIDA PROVISÓRIA 832, DE 2018

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

CD/18599.55847-47

Dê-se ao artigo 4º da Medida Provisória 832, de 2018, a seguinte redação:

“Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, realizado por transportador autônomo, em âmbito nacional, obedecerá aos preços fixados com base nesta Medida Provisória.

Parágrafo único. As categorias de ETC (Empresa de Transporte de Cargas) e CTC (Cooperativa de Transporte de Cargas) não estão sujeitas à tabela de preços mínimos, prevalecerá a relação comercial fixada em contrato.” (NR)

JUSTIFICATIVA

A atividade do transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros, mediante remuneração é disciplinada pela Lei 11.442 de 2007, que em seu art. 2º, determina que a atividade econômica de que ela trata é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência.

A Medida Provisória 832/2018 tem a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado, observando **o princípio de valorização do trabalho humano** em que a ordem econômica deve ser fundada, visando a assegurar a todos existência digna, nos termos do art. 170 da Constituição Federal.

A publicação da tabela de preços mínimos de fretes já é uma reivindicação antiga. Deve-se lembrar que durante as negociações realizadas em 2015 com os **caminhoneiros autônomos** que atuavam no transporte rodoviário de cargas, a tabela de frete mínimo foi apontada na ocasião como uma das

principais demandas do setor, fato que voltou à tona na recente paralisação do setor.

Essa demanda, embora não tenha sido contemplada na Lei 13.103, de 2 de março de 2015, foi objeto de várias discussões realizadas no âmbito do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), onde os principais interessados sempre foram os transportadores autônomos.

Deve-se registrar que o TAC (transportador autônomo de cargas), apesar de mais numeroso, totalizando 482.137 transportadores em todo País (Figura 1), sempre foi o elo mais frágil sob a ótica do poder de negociação comercial.

Figura 2 - RNTRC em números



Atualizado em: 31/05/2018 às 21:46

Em média o TAC possuí 1,4 caminhões, o que na prática nos mostra que a maior parte dos autônomos possui apenas um ou no máximo dois caminhões, portanto não tem autonomia de negociar volume de frete, nem tão pouco arguir sobre o valor a ser recebido.

Por outro lado, as ETCs (empresas de transporte de cargas) e as CTCs (cooperativas de transporte de cargas), já possuem tal possibilidade, pois além de contar com uma frota dedicada significativa, conseguem aumentar o

tempo de estrada de seus caminhões e ainda contar com maior capilaridade de atendimentos de origens e destinos.

Diante de tal afirmação as ETCs e as CTCs, podem firmar contrato com os embarcadores considerando suas margens e também a garantia de fretes para reduzir impactos de sazonalidade, como exemplo em períodos de entressafra, onde teoricamente o volume de fretes reduz para os modais graneleiros.

Considerando que a livre concorrência é um princípio previsto na Constituição Federal (inciso IV, art. 170, CF), a ordem econômica é fundada na valorização **do trabalho humano** e na livre iniciativa, e tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social (art. 170, CF).

A situação atípica que se configura justifica que o Estado atue de forma excepcional, somente para aqueles que efetivamente não tem a autonomia ou poder de barganha comercial, ou seja, os transportadores autônomos. Buscando atenuar as distorções que se processam no setor, considerando-se a valorização do transportador autônomo do transporte rodoviário de cargas, assegurando-lhe existência digna.

Deve-se considerar que quando é citada a necessidade da valorização do trabalho humano, vislumbra-se tal fragilidade somente na categoria de autônomos, pois na categoria de empresas os motoristas são funcionários regidos pela CLT agregados as garantias da Lei 13.103/2015 e nas cooperativas de transporte, são associados, ou seja, donos conforme prerrogativas da Lei 5.764/71.

Empiricamente constata-se a diferença na composição de custos entre as categorias, principalmente quando lançamos o olhar para o principal fator de composição de custos, ou seja, o óleo diesel. O transportador autônomo está à mercê do preço de bomba e suas variações diárias, já as categorias organizadas com maiores frotas (ETC e CTC), podem usar de TRRs (Transportador-Revendedor-Retalhista) e adquirir este insumo com menor valor, da mesma forma a teoria se aplica a pneus, óleos lubrificantes, peças e até seguros.

Tal diferença entre transportador autônomo e outras categorias que já foi ressalvada em Lei, quando o legislador determinou que a forma de

pagamento para o TAC seja imposta por Lei, e para a categoria ETC conforme acordo comercial (Art. 5º-A Lei 11.442).

A título de exemplificação ainda pode-se utilizar a metodologia de “Intercooperação” entre cooperativas, ou seja, cooperativas do ramo agropecuário contratando cooperativas do ramo transporte, esta relação acaba poder ser benéfica para os dois lados e consequentemente para um grande volume de associados. Geralmente as duas cooperativas possuem sede no mesmo município, e a agropecuária por muitas vezes garante o volume de frete mesmo nos períodos mais escassos, fato positivo para os transportadores da CTC. Tendo a relação contratual da garantia de volume de fretes, por sua vez a cooperativa de transporte pode contratar grande volume de insumos (combustíveis, peças, etc), esta ação acaba por baratear o custo do frete, que pode ser repassado a agropecuária.

Nitidamente a Intercooperação garantira a remuneração justa para os transportadores, não onerará o custo de produção da agropecuária e por fim gerará riquezas e tributos para o município, estado e união.

Portanto as categorias CTC e ETC, tem a possibilidade de celebrar contrato a preço justo com os embarcadores, onde os dois lados saem ganhando e por consequência a economia Brasileira também contará com reflexos.

Diante da exposição, justifica-se a inserção do texto sugerido dentro da Medida Provisória em Epígrafe.

Sala das Sessões

, de 2018.



Deputado Osmar Serraglio (PP/PR)

CD/18599.55847-47