

Minuta

EMENDA Nº
(à MPV nº 1117, de 2022)

Dê-se a seguinte redação ao art. 1º da Medida Provisória nº 1.117, de 2022:

“Art. 1º A Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, passa a vigorar com as seguintes alterações:

‘

Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá, sempre que possível, ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.

.....

§ 2º (Revogado).

Art. 5º

.....

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 5% (cinco por cento) em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o caput deste artigo, para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza referencial, cujo objetivo é servir de orientação nos contratos de transporte rodoviário de cargas.

§ 5º

§ 6º (Revogado).

.....

Art. 8º (Revogado.)

.....”



JUSTIFICAÇÃO

A presente emenda tem o objetivo de tornar a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas apenas um valor referencial a ser seguido, sempre que possível.

Ora, mesmo reconhecendo a existência do problema associado aos baixos valores dos fretes, que penaliza os caminhoneiros autônomos de forma particularmente severa, o tabelamento de preços mínimos não é medida hábil para solucionar o problema como se pretende. O Brasil, infelizmente, tem longa experiência no uso desse instrumento, que sempre produziu resultados danosos, às vezes catastróficos, para a economia.

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, a Política Nacional de Pisos Mínimos de Transporte Rodoviário de Cargas se apresenta contrária à ordem contida nos artigos 1º, inciso IV, 170, *caput* e inciso II e 174, *caput*, todos da Constituição Federal, por violar frontalmente o princípio da livre iniciativa. É importante ressaltar que o Supremo Tribunal Federal foi instado a se manifestar acerca da constitucionalidade da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018.

Ademais, é quase impossível que o Governo ou a ANTT possam publicar uma tabela que reflita fielmente o preço mínimo de frete que contemple a realidade do território nacional, com sua diversidade de condições geográficas e econômicas – pavimentação das estradas, facilidade de acesso ao destino, restrições de tráfego, sazonalidade da produção agrícola, e muitos outros fatores que afetam o custo do frete, além do preço do pedágio e do óleo diesel. Portanto, fatalmente sempre haverá distorções na fixação dos preços mínimos.

Ao estabelecer preços mínimos obrigatórios, sabemos que os contratos de transporte tenderão sempre a ser firmados com base no piso, tendo em vista a grande oferta de veículos. O próprio setor tem alertado por diversas vezes que a tabela não reflete os custos e os preços mínimos publicados não são suficientes.

Ao tornar a tabela de pisos mínimos apenas uma referência, apresenta-se um norte para a negociação entre as partes, mas em última instância, a fixação dos preços deve respeitar as leis do mercado.

Assim como não se cogita, a priori, o tabelamento do preço dos combustíveis, não se pode tabelar o preço do frete, sob pena de se incentivar a criação cada vez maior de um mercado informal de contratação de fretes, sem atacar o real problema, que passa pela correção das distorções da nossa matriz de transportes; pela melhoria das condições de tráfego nas estradas;

pela operação constante de balanças; pela melhoria do cenário econômico e da geração de empregos, viabilizando a recolocação dos autônomos em outros mercados de trabalho.

Sala das Sessões,

Senador JORGE KAJURU



SF/22994.86229-56