



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

23/05/2024 - 13ª - Comissão de Serviços de Infraestrutura

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO. Fala da Presidência.) - Havendo número regimental, declaro aberta a 13ª Reunião da Comissão de Serviços de Infraestrutura da 2ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura, que se realiza nesta data, 23 de maio de 2024.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública com o objetivo de instruir o Projeto de Lei 2.736, de 2021, que altera a Lei 10.209, de 23 de maio de 2001, que institui o vale-pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de carga e dá outras providências, para dispor sobre sua forma de pagamento, em atenção aos Requerimentos nº 6, nº 9, nº 11, de autoria do Senador Laércio Oliveira, ao Requerimento nº 10, de autoria do Senador Irajá, ao Requerimento nº 16, de autoria do Senador Wellington Fagundes, e ao Requerimento nº 27, de autoria do Senador Carlos Portinho.

São quatro autores: Senadores Laércio, Wellington Fagundes, Irajá e Carlos Portinho.

Convidados para esta audiência pública: Sra. Andrea Cavalcanti, Gerente-Executiva do Poder Legislativo da CNT (Confederação Nacional do Transporte); Sr. Carley Fernando Welter, Presidente da Anac (Associação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas); Sr. Paulo Afonso Lustosa, Vice-Presidente Regional da NTC & Logística da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística; Sr. Alziro da Motta, Assessor Jurídico da CNTA; Sr. Carlo Andrey da Silva Gonçalves, Diretor da Associação Brasileira das Empresas de Pagamento Automático para Mobilidade; Sr. Selmo Umberto Pereira, Presidente da Associação Ampf (Associação das Administradoras de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete); e Sr. Anderson Bellas, Coordenador-Geral de Outorgas Rodoviárias da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes.

Antes de passar a palavra aos nossos convidados, comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania, na internet, no endereço senado.leg.br/ecidadania, e pelo telefone 0800 0612211.

O relatório completo de todas as manifestações estará disponível no portal, assim como as apresentações que foram utilizadas pelos expositores.

Como tem muitos convidados, são dois, quatro, seis, em torno de sete... Oito, não dá para ter um tempo muito longo, para não atrasar muito a nossa audiência.

Vamos dar um tempo de dez minutos, uma prorrogação tolerável. Ao fim das exposições, a palavra será concedida aos Parlamentares inscritos, para fazerem as suas perguntas e comentários. *(Pausa.)*

Perfeito.

Então, eu convido agora os convidados presentes para tomarem assento aqui à mesa.

Ali está o Dr. Alziro da Motta, Paulo Afonso Lustosa... Pode ficar bem à vontade. Bem-vindo, doutor, muito obrigado pela presença. Paulo Afonso, Alziro já falei, Andrea Cavalcanti, são os que estão presentes. Tem mais algum? *(Pausa.)*

Tudo bem, doutora? Fique bem à vontade, doutora. Eu vou chamar aqui Carlos Andrey da Silva Gonçalves... Pode sentar aqui adiante, doutor... Pode sentar aqui, ao lado aqui tem a vaguinha do senhor.

E Selmo Umberto... Por favor, Dr. Selmo, por gentileza. Se não tiver, você pode sentar ali. Ah, fica aí, doutor, bem-vindo, viu? Tudo bem, doutor? O senhor pode sentar, é só trocar ali o... Ficar um de fora, pode sentar aqui à frente. Selmo, Anderson Bellas, pode ficar sentadinho aqui adiante. Daqui a pouco a gente faz um revezamento.

Vamos começar. Olhe bem, os requerimentos foram feitos... normalmente, quem requer esta audiência pública deve estar presente, mas, como nenhum dos quatro requerentes está presente, que é o Senador Laércio, o Senador Wellington Fagundes, o Senador Irajá e o Senador Carlos Portinho. Logicamente, eles teriam muitas perguntas para fazer, mas, até agora, eles não estão presentes. Vamos aguardar, durante o transcorrer da audiência, que eles possam chegar, para poder fazer as indagações pertinentes às suas dúvidas e aos seus requerimentos.

Então, vamos começar. Dez minutos para cada um, uma prorrogação pequena.

Vamos na ordem aqui da nossa lista.

Primeiro, a Dra. Andrea Cavalcanti. A senhora, não é? A senhora fica bem à vontade. Tempo de dez minutos. Fique à vontade. Pode ligar aí...

A SRA. ANDREA CAVALCANTI (Para expor.) - Senador Confúcio, muito obrigada.

Em nome da CNT, do Presidente Vander Costa, a gente agradece o chamado da CNT, para discutir um assunto que é de interesse do setor, tanto da nossa base das transportadoras rodoviárias de carga, quanto das concessionárias de veículos, concessionárias rodoviárias que também estão na base da CNT.

Acho que todos conhecem a CNT, hoje a gente representa 165 mil empresas de transporte que vão do setor rodoviário ao setor aéreo, passando pelo hidroviário, ferroviário e toda a infraestrutura portuária também, de aeroportos, que estão dentro da nossa base. Então, é a multimodalidade, de fato, representada pela confederação.

Então, hoje a confederação gera mais ou menos 2,6 milhões de empregos.

Hoje a gente entende que o transporte rodoviário ainda é o mais pujante do Brasil. A gente tem um país que é rodoviário, e a lei do Vale-Pedágio é uma lei muito importante. Ela está aí há 20 anos, auxiliando o setor transportador, levando uma garantia de que o pedágio será pago, independentemente de aquele transportador ter ou não aquele recurso naquele momento.

Então, a CNT defende muito o Vale-Pedágio. Eu acho que foi uma evolução no setor; contudo, a gente tem uma visão de necessidade de modernização das formas de pagamento. O Brasil e o mundo evoluíram muito com isso. A gente tem outras modalidades hoje, como o Pix, e acho que isso pode abranger também o Vale-Pedágio.

O fato de a gente ter lá as fornecedoras do Vale-Pedágio representa um custo, sim, para as empresas. Como os senhores sabem, as transportadoras também são embarcadoras quando elas fazem a subcontratação. Então, quando eu tenho um agregado na minha frota, a responsabilidade pelo pagamento daquele Vale-Pedágio é do transportador.

A ideia é que você mantenha o espírito do Vale-Pedágio, mas que você possa abrir essa forma de pagamento para outros meios eletrônicos - e essa é a parte mais importante. A gente não defende o pagamento do Vale-Pedágio em dinheiro, por exemplo. A ideia é que você tenha a manutenção do sistema inteligente que a gente tem hoje, mas que você possa abranger essa forma, e talvez o Pix hoje seja a modalidade de pagamento mais conhecida.

Acho que o Senador Laércio teve um cuidado muito rigoroso ao dizer "Não basta apenas você pagar, você tem que comprovar e destacar esse pagamento na nota", para que a gente tenha certeza de que aquele transportador está sendo pago por aquilo, que ele não está sendo lesado. Por quê? Muitas vezes, talvez a maior preocupação, principalmente do pessoal do transporte autônomo, é que isso seja embutido no valor do frete. E aí isso não pode realmente acontecer. Uma coisa é o Vale-Pedágio, outra é o valor do frete. Isso tem que estar muito separado, e tem que dar o direito de o transportador receber, de fato, o valor total do seu frete, independentemente do Vale-Pedágio.

Então, a posição da CNT é favorável ao projeto, especialmente ao parecer apresentado pelo Senador Laércio, que traz esse cuidado de abrir o mercado para novas possibilidades de tecnologia, mas mesmo assim preservando o modelo do vale-pedágio e garantindo que aquilo vai ser destacado e que não será misturado o valor do frete com o valor do Vale-Pedágio.

A princípio é isso, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Dra. Andrea Cavalcanti, pela sua apresentação, representando aqui a Confederação Nacional do Transporte.

Eu passo a palavra, a seguir, ao Dr. Carley Fernando Welter, Presidente da ANATC, a Associação Nacional das Empresas de Transporte de Cargas.

O SR. CARLEY FERNANDO WELTER (Para expor.) - Bom, eu gostaria de agradecer, Senador Presidente da CI, pela possibilidade... Quero agradecer aos pares...

A ANATC é uma associação nacional que representa empresas de transporte rodoviário de carga. A gente está em 22 estados. Hoje a associação tem 33 empresas, a gente tem mais de 30 bilhões de faturamento anual e 1,2 mil escritórios. No Brasil, em 22 estados, a gente tem, na nossa base de dados, mais de 2 milhões de caminhoneiros cadastrados. A gente faz mais ou menos 25 mil cargas/dia.

Bom, o VPO foi criado para nos proteger como transportadores rodoviários, não só os autônomos, as empresas, de custos adicionais que surgiam no decorrer da... A malha viária sendo pedagiada, esses custos são adicionais. Então, a gente acredita muito que é um efeito benéfico. Entre as formas que foram criadas lá atrás, a gente tinha um Vale-Pedágio de papel, um cartão moedeiro *offline* e as TAGs que vieram depois.

A gente fez uma pesquisa, não é uma pesquisa científica, mas a gente tem 1,2 mil escritórios, então a gente pergunta para o caminhoneiro, seja autônomo ou celetista. Ele não quer receber o pedágio separado do frete, a gente não entende muito o porquê. Na verdade, eles até nos dão algumas justificativas. Os autônomos justificam diferente dos celetistas, mas eles não têm essa visão da proteção; nós empresas temos.

Nós somos totalmente favoráveis ao Vale-Pedágio obrigatório, mas também à sua modernização na forma de pagamento. Uma das formas que a gente imagina é a adoção do Pix, as transferências, para que o caminhoneiro possa usar os seus cartões, seja ele de crédito ou de débito.

A gente precisa preparar também essa legislação para a entrada do *free flow*. No *free flow*, não vai ter cabines, e vai ser possível a gente usar cartões. Então, a gente precisa modernizar também o pagamento através de TAGs e fornecer uma maior liberdade até para o caminhoneiro. Em termos de rota, quando a gente paga um pedágio no cartão, a rota fica muito fixa. Quando o caminhoneiro quer fazer um desvio de rota para passar na casa da mãe, para passar numa oficina de confiança, ele tem muita dificuldade de fazer isso, por conta da roteirização do pedágio. A gente imagina que, com esse pagamento feito diretamente ao caminhoneiro, a gente consiga dar uma maior liberdade para ele.

Eu gostaria só de contar, Senador Confúcio, uma implicação prática da falta de atualização nas formas de pagamento. Essa unidade é a pera ferroviária de Rondonópolis, ela fica a 20km da cidade de Rondonópolis. Quando um caminhão descarrega lá na pera, ele descarrega grão. O caminhoneiro olha lá no aplicativo, nos aplicativos, ou nos grupos de WhatsApp, e identifica uma carga de adubo lá, que ele pode carregar lá na pera. Ele liga para a empresa... Eu consigo mandar a ordem de carregamento para ele, consigo mandar todos os documentos, CTE, MDFE, para ele lá na pera, sem ele sair de lá, consigo mandar o adiantamento de frete para ele, consigo pagar o frete para ele, mas não consigo pagar o pedágio para ele. Eu não consigo pagar esse pedágio. O que ele precisa fazer? Ele precisa sair de lá, rodar 20km, ir a um posto, lá no Aldo ou lá no Trevão, onde estão as transportadoras. E ele vai lá somente para colocar aquele cartão naquele equipamento lá, que a gente chama leitor de cartão. Então, ele só faz esse movimento, só isso. Só que o estacionamento, num posto desse, chega a custar R\$60. Ele precisa parar lá somente para fazer essa operação, onde ele vai carregar o cartão moedeiro.

Fala assim: "Ah, tem a vantagem de ter a possibilidade da TAG". Tem, é verdade. Só que, se o caminhoneiro tem uma TAG de uma empresa e eu não tenho contrato com aquela empresa - tipo, o cara tem do Sem Parar, eu tenho do Veloe -, eu não consigo mandar no Sem Parar dele para acreditar a TAG. Por isso, a gente quer a modernização, para que isso seja possível. Não é só para mandar na conta do caminhoneiro, e, sim, para facilitar a vida dele.

E a gente tem uma situação pior. Esse caminhoneiro seguiu viagem, Senador. Ele foi para uma cidade chamada Nova Ubiratã. Descarregou na fazenda lá em Nova Ubiratã. Mesmo processo, ele entrou no WhatsApp dele, conseguiu um frete lá de Nova Ubiratã para Rondonópolis. Ele vai lá, à fazenda. Eu consigo mandar carregamento, consigo mandar a ordem de carregamento, os documentos, consigo pagar o frete. Só que lá em Nova Ubiratã não tem escritórios de transportadoras. A gente está a 89km, em Sorriso. Ele tem que sair dali e ir a Sorriso para carregar, fazer aquele procedimento. Só que a gente tem, lá no Posto Redentor, fazer o procedimento... Só que a gente tem um pedágio no meio do caminho. Como é que ele paga o pedágio? Eu não consigo mandar o dinheiro para ele lá em Nova Ubiratã para ele pagar esse pedágio aqui, porque eu preciso de uma maneira *offline* de pagamento. Então, ele precisa pagar esse pedágio, com o dinheiro dele. Se eu carregar, a gente carrega esse pedágio junto, na conta dele, ele perde esse valor, porque é referente a esse pedágio aqui.

Dessas questões só que a gente está buscando um entendimento, Senador. A gente não quer, de forma nenhuma, que não se tenha Vale-Pedágio obrigatório. A gente é muito a favor do Vale-Pedágio. Pedágio é uma coisa, frete é outra.

A gente precisa, às vezes, achar uma maneira, para que algumas preocupações de alguns segmentos sejam minimizadas. Tipo, como a gente vai comprovar isso? A gente precisa achar uma maneira. E a gente está aqui para discutir, para conversar, porque essa é a Casa do... A gente precisa achar essa maneira, mas que não impeça a evolução das formas de pagamento de pedágio.

Só para finalizar, Senador, a gente fez algumas ações de mobilização de carga para o Rio Grande do Sul. Muitas empresas fizeram, muitas entidades fizeram. Eu tinha dificuldade, como a gente é muito acostumado a mandar frete e mandar pedágio... O caminhão carregava lá em Sorocaba, por exemplo, carregava feno pré-secado lá para o Rio Grande do Sul, para os animais lá. Eu conseguia mandar pelos nossos sistemas o dinheiro do frete, e eu tinha dificuldade de mandar o pedágio, porque o pedágio foi liberado somente escoltado por veículos oficiais. No Rio Grande do Sul, as cancelas foram abertas, mas nos outros estados, não. Quando tinha um caminhão sozinho, ele não ia ficar esperando formar um comboio. Ele precisava se deslocar rápido, porque as pessoas tinham pressa, os animais tinham pressa. Então, a gente tinha dificuldade de mandar o pedágio para ajudar aquele caminhoneiro, porque a gente carregou muita frota, mais de 200 caminhões de frota, mas mais de 500 caminhões a gente ajudou, de alguma forma. Muitos autônomos... E, às vezes, ele não tinha todo o dinheiro para bancar o custo, então a gente ajudava também. Muitas empresas ajudaram, muitas pessoas físicas ajudaram. E a gente tinha dificuldade de mandar no cartão dele para ele pagar o pedágio.

A forma como está posta hoje dificulta até ações alimentares. A gente precisa achar uma maneira para que haja modernização. A gente acredita também que precisa ser separado, e isso precisa ser comprovado no pagamento, porque a gente tem frota também, a gente precisa, acredita que o Vale-Pedágio é diferente do frete, não pode ser a mesma coisa. A gente gostaria muito que esta Casa achasse esse entendimento entre todos os entes, para que a gente consiga essa modernização.

Obrigado pelo espaço.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Importante a sua apresentação. Inclusive, se o senhor tiver, lá com os debates, sugestões, a gente repassa para todos os autores do requerimento, que estão interessados, para não deixar nada de fora na lei. Se o senhor passa as sugestões, isso é muito importante, eu as transmito para todos os autores e os Senadores que estão interessados em aperfeiçoamento da lei. Esse é o motivo desta audiência pública.

Dando continuidade, eu passo a palavra para o Dr. Paulo Afonso Lustosa, que é Vice-Presidente Regional da NTC & Logística, da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística.

O senhor está com a palavra, doutor.

O SR. PAULO AFONSO LUSTOSA (Para expor.) - Bom dia, Senador. Bom dia, Andrea, Carlo, Carley, Alziro, meu companheiro aqui.

Senador, é o seguinte, nós não somos contra vale obrigatório, Vale-Pedágio obrigatório, nem cartão de pagamento eletrônico, de maneira alguma, mas não há de se proibir ou limitar as formas de pagamento.

A gente sabe que internet, no Brasil, não é uma realidade confirmada. Basta dizer que, a 1,5 mil metros daqui, nós não temos internet no prédio da CNT. É necessária uma antena dedicada, porque nós não temos cabo óptico disponível. E o Brasil não se limita a Brasília, Belo Horizonte, São Paulo. Nós temos o interior do Mato Grosso, que foi relatado aqui pelo Carley, interior do Piauí, do Maranhão.

Senador, é impressionante. Eu acho até que defender o direito legítimo das companhias de pagamento eletrônico é claro, é um negócio. Se eu lhe devo R\$100, o mais certo é que eu tire uma cédula aqui e que passe para o senhor, mas eu sou impedido de fazer esse pagamento. Não... Eu tenho que fazer o depósito na conta, transferir para uma empresa de pagamento eletrônico, para que o senhor possa fazer uso desse dinheiro. Não é lógico.

Nós trabalhamos no sentido inverso. Se nós temos aumento de roubo nas estradas: "Ah, mas isso aqui o motorista vai ter o dinheiro, vai ser um risco...". Nós trabalhamos o contrário. O caminhão está lá com a carga perigosa; então, nós temos que fazer rastreamento e, às vezes, escolta. Se o caminhão carrega, ele não pode parar num raio de 200km de São Paulo, 100km de São Paulo. Por quê? Por risco de roubo. O natural seria que o Governo desse segurança para esse carreteiro, para que pudesse fazer a parada onde ele sentisse necessidade. Então, se eu saio daqui, sou assaltado com o celular aqui na rua... Qual é o sentido natural? Que aumente a segurança, pegue esses bandidos e faça a prisão, para que se dê exemplo. Não, a orientação é que você não saia com o seu celular na rua. Nós estamos na contramão.

A evolução do pedágio a gente sabe que é o *free flow*. Eu estava falando agora, acho que com o Selmo, o seguinte: a inadimplência do *free flow* chega a 12%, o que inviabiliza essa evolução. Por conta do quê? Por causa da cultura do brasileiro. Então, ele vai para o IPVA, não paga; se vai para o IPVA, ele não paga o IPVA um ano, dois anos, três anos, quatro anos. Quando é pego numa *blitz*: "Ah, bom, agora você vai pagar tudo". Às vezes, ele vai e não paga, deixa o carro lá, o carro já é velho, não vale o valor da multa. Aí, a questão da inadimplência inviabiliza o progresso do *free flow* no Brasil? A gente pode conviver com um negócio desse? A gente não pode conviver com isso. Discutir a base dessa cultura

é uma discussão para muito tempo, que é educação. Algumas dezenas de anos atrás, nós perdemos esse elo educacional no Brasil, que o Brasil não avança.

Nós precisamos ter essa liberdade, a evolução é necessária. Nada contra os cartões de pagamento de frete, mas nós temos que ter liberdade de pagar com Pix, ou até mesmo pagar com dinheiro, porque, se eu estou no interior do Piauí, em Bom Jesus, em cima da serra, não tem internet. Se a fazenda tem um problema, não tem internet, não tem como eu fazer Pix, mas eu tenho dinheiro, e não posso pagar.

Às vezes eu tenho internet, posso pagar com Pix? Não posso pagar. Acontece o que ele relatou aqui. O caminhão tem que ir para Bom Jesus - a 40, 50, 60km de chão - para fazer o carregamento do cartão, viu, Alziro? Essa é a realidade do Brasil no interior.

Então, não há de se ser contra esse projeto, dando liberdade e essa evolução natural. Nós precisamos fazer com que o Brasil supere essa questão, dando segurança ao carreteiro, que não tem; segurança ao empresário, que não tem; ter segurança jurídica, que não temos; e estabilidade econômica, que também não temos.

A base do nosso desenvolvimento, o pilar, é estabilidade econômica e segurança jurídica. Nós precisamos ter segurança jurídica, não é possível nós sobrevivermos a uma situação em que o Judiciário interfere, inclusive, nesta Casa. Essa é a nossa posição, de maneira que seja aprovado esse projeto.

A questão de evolução e discussão para que isso seja aprimorado é necessária, mas que a gente tenha liberdade, e faça uso também dessa questão de evolução de pagamento através de Pix.

Obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - O projeto como está não atende plenamente...

O SR. PAULO AFONSO LUSTOSA - Atende...

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Atende?

O SR. PAULO AFONSO LUSTOSA - Atende, atende, atente... Mas é contrário ao interesse, por exemplo, da Ampéf. Então, nós temos que encontrar um meio... Mas a gente sabe o porquê... É claro, ele está defendendo o negócio dele. Eu, se tivesse uma companhia em que fossem obrigados a passar por mim, para que eu faça o pagamento do senhor -- no exemplo que eu disse, de que eu não posso lhe pagar em dinheiro, mas eu tenho que usar... É natural que ele defenda o interesse dele, mas nós temos que fazer o quê? Buscar uma maneira para que nós tenhamos liberdade de exercer a nossa atividade e fazer o pagamento da maneira como a gente achar necessário.

O SR. PRESIDENTE (Confúcio Moura. Bloco Parlamentar Democracia/MDB - RO) - Perfeito. Muito obrigado, Dr. Paulo Afonso.

E vamos passar a palavra para o Dr. Alziro Motta.

Com a palavra, o Dr. Alziro.

O SR. ALZIRO DA MOTTA (Para expor.) - Bom dia a todos.

Obrigado, Senador, pela palavra.

Estou aqui representando a CNTA, o Presidente Diumar Bueno. Nós somos uma Confederação exclusivamente de caminhoneiros autônomos. Então, eu gostaria de reservar o direito à CNTA, nesta mesa, de falar sobre autônomos. E cada uma das outras entidades que estão aqui presentes, muito respeitosamente, que tratem da defesa dos seus representados. Então, sobre autônomos, nesta mesa, falamos nós.

Nós somos constituídos por nove federações, algo em torno de 150 sindicatos, exclusivamente de caminhoneiros autônomos...

Vou esperar o Senador sentar ali, para a gente continuar. *(Pausa.)*

Bom dia, Senador. Vamos lá.

Só rememorando aqui, estou representando a CNTA.

Gostaria de dizer, inicialmente, de modo bem claro, que a CNTA não é contrária à modernização dos institutos do transporte. Isso é uma pauta nossa. A gente não pode ser contra a modernização, se a gente quiser que o Brasil avance. Acontece que a gente não pode soltar amarras importantes nessa modernização.

E aqui eu vejo que todos falaram que são favoráveis ao Vale-Pedágio obrigatório, ao VPO, mas também são favoráveis ao projeto de lei como está.

Veja, o projeto de lei, como está, deixa o Vale-Pedágio, na prática, facultativo. Não tem como se sustentar uma obrigatoriedade no texto, como está.

E me permitam ler aqui: "O valor do Vale-Pedágio obrigatório e os dados necessários à comprovação da sua antecipação, que poderá ser em modelo próprio [...]". E aqui está o grande problema: "poderá ser em modelo próprio" significa que poderá ou não ser em modelo próprio.

Esclarecendo, o que é um modelo próprio? Um modelo próprio é quando uma empresa que vende Vale-Pedágio estabelece um projeto de modelo próprio, apresenta para a ANTT e o homologa na ANTT, porque a ANTT diz, nesse modelo próprio, nesse projeto, que ela consegue fiscalizar.

Aqui, quando se diz que poderá ou não ser em modelo próprio, significa que o modelo apresentado não precisa se submeter à ANTT, ou seja, a ANTT não tem como fiscalizar esse novo sistema de pagamento.

Isso não sou eu que digo. Isso a ANTT disse, claramente, em documento que deve ter sido encaminhado aqui a esta Comissão, que diz que, nos moldes como está, o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador que realiza a viagem constitui tão somente uma formalidade que não poderia ser confirmada ou validada pela agência.

Seguindo aqui a leitura do projeto, art. 3º: "O embarcador antecipará o Vale-Pedágio obrigatório ao transportador, em modelo próprio destacado no documento de contratação [...] ou nas formas eletrônicas de pagamento disponíveis no mercado [...]".

Claro que aqui nós estamos falando de Pix. E aqui não se está falando que sobre esse Pix haverá controle. Não se está falando que esse Pix será submetido às regras da ANTT, porque o parágrafo único do art. 2º diz que poderá ser em modelo próprio ou não.

Então, vamos lá. Ou a gente defende um Vale-Pedágio obrigatório, e vamos discutir um texto que permita a modernidade, ou então vamos tornar o Vale-Pedágio facultativo, porque as duas coisas não dá para... Nós não encontramos as duas coisas aqui neste projeto de lei, como está.

Essa é uma posição que não é só minha, é uma posição dita verbalmente pelo Ministério dos Transportes.

E aqui, lembrando um pouco, o Vale-Pedágio surgiu, oriundo de uma grande greve dos caminhoneiros, em 2001. Teve um grande movimento em 1998, parecido com o de 2018, e outro em 2001; e foi promulgada uma lei decorrente de uma medida provisória, ainda no Governo Fernando Henrique.

E lá se estabeleceu, muito arduamente, a impossibilidade de se pagar o Vale-Pedágio em dinheiro, simplesmente pela falência do meio de fiscalização. Isso é uma premissa fundamental do Vale-Pedágio obrigatório.

E eu cito aqui vários exemplos. O frete, hoje, não pode ser pago em dinheiro, senão por meio eletrônico vinculado - hoje é um DT-e, antes era um Ciot -, exatamente para possibilitar à agência de transporte a fiscalização daquele valor.

Nós temos outros exemplos que tratam da regulação de benefícios aos trabalhadores pela sua vulnerabilidade na relação, que é o caso aqui, tratando de caminhoneiros autônomos.

Por que o vale-transporte não é pago em dinheiro? Por que o vale-alimentação não é pago em dinheiro? Porque se quer fiscalizar, porque se quer dar àquele recurso uma destinação específica, que seja o transporte seguro do trabalhador, no caso do vale-transporte, e a alimentação segura, a alimentação saudável do trabalhador, no caso do vale-alimentação.

E assim também se quer que aquele recurso destinado ao pedágio seja gasto no pedágio, porque, hoje, se não se passa pelo pedágio, se o caminhoneiro vai visitar a mãe dele, se vai à oficina do amigo dele e não passa pela praça de pedágio que está contida no seu trecho, esse dinheiro não vai para o bolso do caminhoneiro. Esse dinheiro retorna para a empresa, porque ele deveria ter usado o pedágio naquela condição e naquele trajeto.

Nós temos situações, exceções, nas quais não pode ser pago o Vale-Pedágio por um problema de internet? Temos, mas isso não é a regra. Nós não podemos estabelecer como regra a ajuda humanitária ao Rio Grande do Sul, o embarque rural. Isso são exceções ao transporte.

E o caminhoneiro não reclama disso. O caminhoneiro quer o seu Vale-Pedágio na forma que a lei determina.

Então, se buscamos evoluir, se temos que evoluir, vamos evoluir. A CNTA está disposta a essa evolução. O que nós não aceitamos é uma evolução que distorce o direito do caminhoneiro, porque isso aqui fulmina o caminhoneiro.

O Vale-Pedágio é pago em Pix hoje, sem ser homologado pela ANTT, sem nenhum processo que submeta ao órgão de fiscalização a chancela de dizer: "Esse procedimento eu posso cancelar"; e isso aqui tira a ANTT da jogada.

Sem isso, a CNTA é frontalmente contra esse projeto, mas estamos aqui na mesa, queremos discutir, queremos ajudar na modernidade e estamos à disposição, mas, da maneira como está, a gente não pode aceitar.

Muito obrigado, Senador.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Agradeço a participação de Alziro da Motta, que aqui é o assessor jurídico representando a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos.

Quero registrar aqui, cumprimentar e agradecer também a gentileza do Presidente da Comissão de Infraestrutura, Senador Confúcio, que me permite presidir esta audiência pública hoje; sempre muito atencioso, sempre muito dedicado a essas causas que envolvem a infraestrutura.

Quero também aproveitar o momento e cumprimentar todos que estão participando conosco desta audiência e também acompanhando a gente pela TV Senado.

Queria passar a palavra para Carlo Andrey da Silva Gonçalves, que é Diretor da Abepam, que é a Associação Brasileira das Empresas de Pagamento Automático para Mobilidade.

Carlo Andrey, por favor.

O SR. CARLO ANDREY DA SILVA GONÇALVES (Para expor.) - Bom dia a todos.

Quero cumprimentar o Sr. Presidente, Senador Laércio Oliveira, e os demais membros da mesa, o nosso Presidente da associação, que está aqui hoje, André Turquetto, também à disposição.

A Abepam, hoje, reúne as empresas de pagamento automático do Brasil, com 100% de representatividade. Nós estamos falando aí de 12 milhões de usuários, mais ou menos 1 bilhão de transações de pedágio por ano, o que representa hoje 60% de todas as transações de pedágio realizadas no país. Temos aqui empresas, como Sem Parar, ConectCar, Veloe, Move Mais e Greenpass.

Bom, nós fomos a fundo ao objetivo principal da Lei 10.209, que esse projeto de lei visa alterar. Eu acho que em uma coisa todos nós concordamos aqui: o objetivo da lei é a desoneração do transportador no que diz respeito ao pagamento de frete. Esse é o objetivo da lei.

Qualquer coisa que nós fizermos que não assegure esse objetivo da lei é prejudicial ao projeto e é, por consequência, prejudicial ao transportador de carga. É isso que nós precisamos assegurar. Podemos falar de modernização? Claro, mas nós precisamos assegurar o objetivo da lei.

Quando a gente vai olhar a Lei 10.209, sobre a qual nós nos debruçamos em todos os nossos comitês internos, ela tem algumas características e algumas definições que foram depois fortalecidas pelas resoluções da ANTT, de 2008, e pela mais recente agora, de 2023, que visam a essa garantia.

Primeiro, o Vale-Pedágio não é receita operacional, não é rendimento tributável, não tem imposto. Ele não pode ser utilizado para qualquer outra finalidade, porque ele tem destinação específica, e essa destinação específica é importante para o cumprimento da operação de transporte.

O embarcador que detém a carga pode estabelecer, sim, uma rota pré-definida, e essa rota não pode ser alterada, porque existem ali questões de segurança viária, questões de risco de roubo, e assim por diante; existe essa questão.

A destinação específica não pode ser... O caminhoneiro não pode ter esse valor depositado numa conta e fazer uso para outro fim - exemplo que foi dado aqui do vale-transporte, do vale-alimentação... O Vale-Pedágio é importante para que se cumpra a obrigação da operação de transporte. Se esse valor tiver a possibilidade de ser utilizado para outro fim, fere, então, a própria contratação do serviço.

Bom, a questão do trecho roteirizado, que foi comentada aqui, não tem só o objetivo de obrigar o caminhoneiro a seguir uma rota de quem está contratando a operação de transporte; ela tem como objetivo assegurar que o cálculo do valor do pedágio foi feito de forma correta. Então, hoje, a ANTT exige que as fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório informem a rota roteirizada, a origem, o destino, cada praça de pedágio no caminho daquela rota, o valor pago, o modelo operacional utilizado, fiscalizável, e assim por diante. É por isso que é roteirizado. Se não for roteirizado, como assegurar que o valor correto foi calculado? Isso é um ponto extremamente importante.

Essa emissão do Vale-Pedágio é feita através de integrações sistêmicas com a ANTT, que asseguram essa fiscalização. Não há de se esperar que todas as transportadoras, todos os embarcadores assumam os custos relacionados a desenvolver todas essas integrações com seus sistemas de gestão, com seus sistemas TMS (Transportation Management Systems) e toda a garantia que é necessária, porque são operações de emissão crítica; elas não podem parar - o que, hoje, as fornecedoras de Vale-Pedágio se obrigam a fazer.

Hoje, boa parte das fornecedoras de Vale-Pedágio são reguladas pelo Banco Central, são reguladas pela ANTT e têm outras obrigações diversas, como prestar o atendimento para o caminhoneiro durante toda a utilização do Vale-Pedágio, e isso também não é feito pelas transportadoras. Se você retirar o Vale-Pedágio das fornecedoras, você leva obrigações para as transportadoras, embarcadores ou equiparados, que hoje elas não têm, e custos adicionais também importantes para a sua operação. Isso é importante que fique claro. Por fim, os modelos operacionais que foram citados aqui pelo colega da mesa precisam ser aceitos em todas as praças de pedágio. Não há como nós imaginarmos meios de pagamento que, simplesmente, não são aceitos nas praças de pedágio por motivos diversos.

Muito se fala do Pix. Hoje, parece possível colocar um QR *code* numa cabine, e se esquece de que, no Brasil, o valor da tarifa depende do número de eixos do veículo. Ele é calculado na hora em que se passa pela praça de pedágio nas pistas manuais, certo? Seriam dezenas de QR *codes*, e é claro que isso não seria feito. Então, a gente parte para a geração de QR *code* dinâmico, um conceito definido pelo Banco Central, que exige equipamentos instalados nas pistas, que seriam acionados e gerariam esse QR *code*. Isso exige conectividade, o que vai contra o conceito de pista totalmente autônoma, que existe hoje nas praças de pedágio. A pista precisa funcionar sem energia, sem conectividade. Não dá para parar uma pista, no dia 31 de janeiro, porque faltou luz ou não tinha sinal, certo? Isso é, simplesmente, impossível hoje.

Vale a pena informar, também, que a evolução do Pix é inegável, é uma grande modernização no sistema de pagamentos brasileiro, mas a inovação no pedágio é o *free flow*; não é o Pix, certo? Os sistemas de pagamento manuais, sobre os quais a gente discutiu aqui, não se aplicam ao *free flow*. A Lei Federal 14.157, que é a lei do *free flow*, e a Resolução 984, da Senatran, que define o *free flow*, são baseadas em identificação automática, pagamento automático, fluxo livre. Hoje, nós temos a Rio-Santos, nós temos a Caminhos da Serra Gaúcha, nós temos a EPR Sul de Minas, nós temos a Tamoios agora para entrar, nós temos EcoNoroeste, Litoral Paulista, Rodoanel Norte, Rodoanel BH; todos são projetos *free flow*. Não se admite um pagamento em Pix, certo? "Ah, mas pode ser feito um Pix e se pagar com cartão de débito." Não são aceitos em todas as praças de pedágio do Brasil. Hoje, 30% das praças de pedágio do Brasil não aceitam cartões de débito, por quê? Porque tem custos adicionais, tem MDR de cartão, tem necessidade de conectividade, e assim por diante.

Então, existe uma série de impedimentos técnicos. Foram citados aqui alguns, mas vale lembrar que, hoje, são mais de 30 modelos operacionais aprovados pela ANTT, e vários resolvem casos que foram aqui citados, como a necessidade de um dispositivo para inserir um cartão, sendo que já existem modelos alternativos bem mais eficientes do que esse.

A questão da possibilidade de alterar o trajeto... Imaginem se eu antecipar o valor, como seria possível, por exemplo, antecipar um vale-alimentação, e fazer o funcionário buscar refeições mais baratas, ou eu antecipar um Vale-Pedágio e fazer o caminhoneiro buscar rotas alternativas, que não passem por pedágio, não necessariamente seguras, e assim por diante, o que é um grande risco.

Vale também lembrar que a política nacional de concessões, como eu citei aqui, já define como obrigatória a implantação do *free flow* até o quinto ano de concessão. A gente está migrando para isso, que já existe no mundo há mais de 20 anos. Então, modernização, sim, mas modernização do pedágio não é pagamento manual. Provavelmente, alguns colegas vão comentar aqui os riscos de inadimplência que os pagamentos manuais levam para as concessões rodoviárias. E a gente pegar o setor que representa a maior parte da arrecadação do país e levá-lo para pagamentos manuais é um retrocesso; não é uma modernização, é um grande retrocesso.

Existem questões operacionais que não foram citadas aqui, mas que já são exigidas pelas resoluções mais recentes da ANTT, de devolução do valor pago com Vale-Pedágio, se ele não foi utilizado. Existem casos em que o transportador é impedido de realizar viagem por quebra do veículo, e é necessário transferir esse Vale-Pedágio para outro transportador, cancelar aquele trecho. Nada disso seria possível se fosse pago o caminhoneiro via Pix. Como esperar que o caminhoneiro devolva o dinheiro pago ou assegurar que isso vai acontecer?

(Soa a campainha.)

O SR. CARLO ANDREY DA SILVA GONÇALVES - Bom, agradeço, Sr. Presidente Laércio, o convite.

Estamos à disposição aqui para a discussão.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, mas, se você quiser concluir seu raciocínio, pode concluir.

É porque esse alarme não tem muita educação. *(Risos.)*

Fique à vontade.

O SR. CARLO ANDREY DA SILVA GONÇALVES - Muito obrigado. Não estou acostumado a essas participações aqui. Agradeço a informação.

Só concluindo, então, nós não podemos deixar de proteger o objetivo principal da lei; concordo totalmente com o colega. Essa lei não favorece o caminhoneiro, ela prejudica o caminhoneiro, ela é um retrocesso a antes de 2001.

Todo esse arcabouço foi criado para assegurar a proteção do caminhoneiro. Não se está aqui discutindo pagamento de Pix ou não, ou modernização de meios de pagamento; está-se discutindo uma alteração de uma lei que protege o caminhoneiro. Não dá para imaginar algo que faça com que isso não seja auditável, fiscalizável, e assim por diante.

Essa é a nossa posição contrária ao projeto de lei da Abepam.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - O.k. Agradeço ao Carlo Andrey a sua participação.

Quería passar a palavra, de imediato, para Selmo Umberto Pereira, que é o Presidente-Executivo da Ampef (Administradoras de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete).

Selmo, por gentileza, fique à vontade.

O SR. SELMO UMBERTO PEREIRA (Para expor.) - Bom dia, Senador. Bom dia a todos.

É uma satisfação estar presente aqui nesta audiência pública representando a Ampef.

A Ampef é uma associação que reúne as instituições de pagamento eletrônico de frete e fornecedoras de Vale-Pedágio. Atualmente, nós estamos com cinco associados, e isso representa um volume de Vale-Pedágio em torno de 70% a 80% em todo o mercado. Então, são empresas que estão acostumadas a trabalhar com isso, são importantes para o mercado e trabalham, dessa forma, como já falou aqui o companheiro lá da CNTA, no intuito de proteger o hipossuficiente.

Nós somos contrários ao PL, e, para isso, eu vou voltar um pouquinho na história, como também fez o Alziro.

Qual foi o motivo, a finalidade da criação dessa lei?

Essa lei foi criada por causa de uma greve que ocorreu no final da década de 90 e início dos anos 2000, quando os caminhoneiros começaram a pagar muito pedágio. Houve um acréscimo de pedágio no Brasil, e esses pedágios foram ficando para que o caminhoneiro, o transportador pagasse.

Havia uma transferência desse valor pelas empresas que, realmente, se preocupavam em pagar aquele valor do pedágio, mas muitas empresas não faziam isso. Colocavam esse valor do pedágio dentro do pagamento do frete, e esse valor ficava diluído; e às vezes era até um valor inferior. E essa greve ocorreu porque esse valor era bastante inferior e não dava a dignidade para o caminhoneiro pagar seus custos, fazer a manutenção do seu veículo nem, também, ter a manutenção de sua família.

E isso culminou, em 2001, com a Lei 10.209, que instituiu o Vale-Pedágio obrigatório, determinando que o próprio embarcador, o dono da carga ou o transportador, quando tem o agregado, seja o responsável por passar esse recurso e pagar totalmente esse valor. Então, essa lei veio como uma proteção ao caminhoneiro autônomo.

Mas como ela veio? Ela veio separando tanto o Vale-Pedágio quanto o frete. Não é mais possível pagar da mesma forma. Antigamente, era pago em recurso, em dinheiro, que o caminhoneiro poderia utilizar ou não para pagar o Vale-Pedágio. Hoje, o Vale-Pedágio é pago, principal e exclusivamente, nas praças de pedágio. O caminhoneiro, quando não o utiliza, como falou o Carlo Andrey, tem que devolver - inclusive, faz parte da nova resolução da ANTT - esse recurso.

Então, esse projeto de lei diz que têm que ser incluídos outros tipos de pagamento, e nós sabemos aqui que é o Pix, mas também sabemos que tem que ser modernizada a estrutura toda. Porém, nós acreditamos que esse pagamento feito diretamente, o TAC, vai ser um retrocesso lá para os anos 90, como era feito antigamente. Vai ser pago para ele diretamente, e ele poderá utilizar, além do pagamento do Vale-Pedágio, em outros pagamentos. E isso vai desvirtuar o pagamento do Vale-Pedágio.

Mas, considerando que ele receba o Pix e vá fazer esse pagamento do Vale-Pedágio, digamos que ele tenha que sacar esse recurso. Ele também vai ter que se deslocar, sair do seu itinerário, retirar o dinheiro e pagar se a praça de pedágio aceitar em dinheiro.

E se ele tiver que pagar por Pix e, na hora, a praça de pedágio não tiver internet? A ABCR, as concessionárias vão disponibilizar para que ele tenha internet e pague esse Pix presencialmente? Em caso positivo, não haverá um acúmulo de caminhões também? A gente ficou pensando nisso, em todas essas atividades.

Acho que foi o Carley, ou melhor, o Paulo Lustosa que falou, em termos de operações das empresas, das IPEFs, das fornecedoras de Vale-Pedágio, que vai ter uma redução de custos. Eu acredito que não vai ter redução de custos, porque

todas as empresas que vão repassar o valor do Vale-Pedágio vão ter que cumprir todas as obrigações da ANTT. São obrigações acessórias, que têm que ter um controle, têm que estar integradas com o sistema da ANTT, e, para isso, necessita-se de recursos, necessita-se de tecnologia.

Tem que ter uma roteirização, ou seja, há uma obrigatoriedade de ter o início, o fim e a passagem por todas as praças de pedágio, inclusive com os valores corretos, para que seja passado o valor correto ao caminhoneiro; uma integração fiscal; uma manutenção de apoio ao transportador nas 24 horas em que ele estiver na rua; informação fiscal; manutenção do relatório de pagamento. Tudo isso as empresas vão precisar ter. Então, esse custo nós acreditamos que não vai diminuir. Elas vão ter que cumprir todas essas obrigatoriedades previstas pela ANTT. Com relação a carregar o cartão - acho que o Carley falou que tem que se deslocar 40km -, a nova resolução da ANTT, a 6.024, estabelece que agora vai ter que ser totalmente automatizado. Esse processo se encerra até o final do ano, até dezembro, e todas as empresas vão ter que carregar *online*. Então, não vai necessitar mais de se deslocar para poder carregar esses valores. Isso não vai acontecer mais. O caminhoneiro vai carregar *online* o seu recurso dentro do cartão ou dentro do *tag*.

Finalizando aqui as minhas palavras, em relação à Ampéf, a estrutura de uma FVPO faz o pagamento por TAC ou por *tag*. Ela tem uma tecnologia de integração simples via API, que faz uma interface do programa de aplicação juntamente com o embarcador e a ANTT, além do caminhoneiro; faz uma integração com os roteirizadores; faz a simulação de viagem, com auditoria do valor total do pedágio - e isso tem custo, para que as FVPO cumpram o que prevê a ANTT -; e faz também uma integração com o TMS de empresas e o ERP das empresas. Então, há uma integração total.

Essas empresas têm que ter tecnologia, e isso vai ter que ser repassado para os embarcadores, se forem pagar diretamente com Pix, com dinheiro do caminhoneiro, além de o caminhoneiro pode não receber o valor total - não são todas as empresas que agem de acordo com a lei. Podem entregar o valor do Vale-Pedágio diretamente no frete, e esse valor, com o tempo, ficar diluído e não ser pago totalmente ao caminhoneiro. E o caminhoneiro vai ter que arcar com esse valor do pagamento do frete. Pode resultar nisso.

Então, veio como uma justiça, segurança jurídica para o pagamento, mas, se nós voltarmos a pagamento em dinheiro, via Pix, a gente acredita que vai ser um retrocesso lá aos anos 90, quando não se tinham os mesmos resultados; eram resultados fracos para a sociedade e para os caminhoneiros.

Então, nós somos contrários por isso.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Selmo, por sua participação.

Eu quero convidar, para usar a palavra, Anderson Bellas, Coordenador-Geral de Outorgas Rodoviárias da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes.

Ele acabou de chegar. Queria que ele ocupasse aqui à frente e queria passar a palavra... Aliás, eu vou deixar você respirar um pouquinho.

Eu vou ouvir primeiro a Claude Ribeiro, Gerente de Regulação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Por favor, Claude.

Depois, eu volto para você, Anderson.

Fique à vontade.

A SRA. CLAUDE RIBEIRO (Para expor.) - Bom dia a todos e a todas.

Bom dia, Excelência, Senador Laércio Oliveira, na pessoa de quem eu cumprimento as demais autoridades presentes.

Primeiramente, queria agradecer a oportunidade de a ANTT - o convite - falar um pouquinho sobre esse projeto sobre o qual a ANTT tem se debruçado diuturnamente nos últimos anos e que tem demasiada importância para o setor.

Primeiro, eu queria trazer alguns números para a gente ter uma ideia do cenário, hoje, do Vale-Pedágio obrigatório.

Em 2023, foram emitidos mais de 20 milhões em Vale-Pedágio. Esse número é o que consta do nosso sistema, mas a gente sabe também que esse sistema ainda não está perfeito, então esse número é muito maior. E, se você for falar em reais, a movimentação é muito maior do que isso, o que evidencia a necessidade de a gente estar atento a trazer segurança para essas transações financeiras.

Atualmente, são 15 fornecedoras de Vale-Pedágio obrigatório cadastradas na ANTT. E, no nosso sistema, constam 399 praças de pedágio, entre federais, estaduais e municipais. É um número bem grande também, lembrando aqui que não são somente os pedágios federais que a gente precisa monitorar com o Vale-Pedágio obrigatório. A obrigação da ANTT é monitorar todo o sistema de pagamento de Vale-Pedágio no país.

Eu acho que o papel da ANTT aqui é mais do que se posicionar contrariamente ou a favor do projeto de lei. Eu acho que, formalmente, nós já colocamos duas notas técnicas fundamentando este debate e tentando contribuir com ele, mas, principalmente, como fiscalizadora e com obrigação de regulamentar essa lei, devemos trazer os riscos que a gente enxerga com essas alterações propostas no PL em questão. A maioria desses riscos já foi citada aqui, então eu vou fazer o papel de repassar um pouco cada um deles e resumi-los, adicionar isso à nossa preocupação como agência também.

A primeira é a questão de garantir um direito. Foi um direito conquistado - já foi citado aqui o histórico disso -, e a ANTT tem esse papel de garantir esse direito aos transportadores, que são o elo mais fraco dessa cadeia. A gente tem essa função. E a gente vê uma fragilidade na proposta e vislumbra uma dificuldade de cumprir o nosso papel de garantir esse direito com o projeto de lei da forma como foi proposto. Mesmo na forma de informar, somente informar, esse pagamento via DT-e ou MDF-e, ou qualquer outro meio, a informação não quer dizer, em si, uma efetiva transferência de recursos. Só informar... Teria que ter outros meios para verificar esse pagamento. E aí, sem uma fornecedora ou sem outro mecanismo desenvolvido pelo Banco Central, a gente se depara com outras dificuldades, como, por exemplo, o sigilo bancário dos próprios transportadores, enfim - que passam a ser pessoa física -, e a gente tem uma dificuldade, como agência, de checar e verificar essas informações, visto que a gente não tem ingerência direta sobre esse transportador.

Dificuldade de rastreamento e vinculação de pagamento: já citei.

Dificuldade de adequação ao *free flow*: é um esforço que a agência tem feito em todas as suas normas, para adequação a esse novo mecanismo de pagamento que a gente entende que trará mais justiça tarifária, e é uma evolução de prestação de serviço público das nossas rodovias concedidas. Então, a gente tem também, dados os motivos já expostos aqui, principalmente pelo Carlo, uma dificuldade de operacionalizar o *free flow*, com o Vale-Pedágio obrigatório sendo feito por esse pagamento direto em Pix e em dinheiro.

O próprio aumento da evasão também, que já foi citado aqui: tanto pela questão de garantia da roteirização, de segurança da carga, quanto pela questão de justiça tarifária, mesmo o pagamento direto em Pix ou em dinheiro possibilita uma maior evasão de pedágios, e isso, provavelmente, trará impacto para as nossas tarifas, sendo que os outros usuários acabam pagando por essa evasão.

A pressão sobre o TAC: hoje a gente já vê uma dificuldade de fiscalizar, já que o TAC também tem dificuldade de denunciar irregularidades. Se ele denuncia um contratante, provavelmente não vai ser mais contratado por esse contratante. A gente sabe que tem pressão do piso mínimo de frete, e a gente tem pressão sobre o frete cair em cima do transportador, principalmente do transportador autônomo. Com esse pagamento direto, é evidente que essa pressão vai aumentar, lembrando que a gente tem uma realidade, um país onde a gente ainda se depara, nas nossas estradas, com placas de "Aqui se aceita carta frete", um instituto que a gente sabe que prejudica muito o TAC. Nessa realidade, a gente trazer essa insegurança para o transportador eu acho que é um risco muito grande.

Dificuldade de restituir o embarcador: tem os dois lados da moeda, e a agência tem esse papel de equilibrar sociedade, Estado e todas as partes do setor regulado. Esse dinheiro, de forma que ele não compõe o frete, é um direito do transportador, mas também é um recurso do embarcador, de forma que, se esse recurso não for utilizado, seja por alguma mudança de rota, seja por vontade própria, seja por alguma necessidade, seja por algum desvio necessário, enfim, seja até mesmo... A gente tem, agora, mecanismos, como na CCR RioSP, em que o pedágio pode ter uma variação de valor para a própria gestão de tráfego entre a via expressa e a via marginal. A tarifa pode variar dentro de alguma margem ali. As concessionárias também têm a liberdade de dar desconto, então também esse pode ser um mecanismo que enseje alguma devolução de valor para o embarcador. E aí, com esse pagamento direto, a agência também vai ter muita dificuldade em garantir esse direito do embarcador ao reembolso desses valores não utilizados. A gente já trouxe essa novidade na resolução, já em função de reclamações que a gente recebeu de casos concretos. Então, esse é outro ponto que a gente gostaria de lembrar.

Eu acho que cabe também, é meu papel, trazer aqui as inovações que a gente colocou na resolução que foi publicada no ano passado, a Resolução 6.024, que eu acho que endereça várias das preocupações dos senhores. Ela foi amplamente discutida com a sociedade, foi feita reunião participativa, tomada de subsídio, audiência pública, análise de impacto regulatório e está publicada no nosso *site*. Foi um estudo bastante amplo que nós fizemos para propor essa resolução, visto que a resolução anterior já era muito antiga, e a gente já via, dentro da agência, a necessidade dessa modernização e melhoria desse instituto. Trouxe essa resolução várias oportunidades aqui. A primeira que eu acho que é importante...

(*Soa a campanha.*)

A SRA. CLAUDE RIBEIRO - ... citar - desculpem-me, eu vou passar rapidamente - é a flexibilização da antecipação, em que é possível antecipar... o conceito de antecipação é flexibilizado.

Dispensa do modelo próprio: é possível hoje realizar parcerias, o que a gente entende que vai dar mais concorrência ao mercado, e isso deve reduzir os preços também e as ofertas desse serviço no mercado. A gente já observa uma menor concentração no mercado ao longo desses anos e a gente acha que, com essa dispensa, isso vai ser mais viável ainda.

Regras de devolução de valores: como eu já citei, traz a garantia de execução pelas fornecedoras.

Necessidade de automatização do pagamento: a boa notícia é que o cartão moedeiro vai ser extinto, isso já está definido, e a gente já está discutindo com as fornecedoras - a BCR, a Visa, enfim, as empresas - novos modelos, via OCR ou via outros mecanismos, que vão possibilitar resolver vários dos problemas citados aqui.

Proíbe-se a restrição de crédito ao transportador, uma vez que a obrigação do pagamento é do embarcador. Então, o transportador não pode negar para ele o acesso ao *tag*, ou a qualquer mecanismo, por restrição de crédito dele próprio - era uma coisa que acontecia também.

Obrigação da concessionária de dar uma resposta em 30 minutos das informações: essa agilidade de resposta, essa questão de internet, de mecanismo, de comunicação, todas as concessionárias têm um prazo para solucionar esse problema. Isso deve ser endereçado.

Nossos contratos já têm programas de incentivo ao uso do *tag* - desconto de usuário frequente e desconto de usuário de *tag* -, que também são mecanismos de incentivo para migração e reduzem esse custo do próprio mecanismo de pagamento.

A gente está discutindo, agora, com todo o setor - usuários, fornecedoras e concessionárias - um plano de monitoramento da transição dessa resolução. As fornecedoras têm agora até o final de junho para se adequar, e a gente está discutindo isso com eles.

Então, o tema é muito amplo, e a gente se coloca à disposição aqui para trazer isso com mais detalhes se for necessário.

Quero reforçar que é possível modernizar e reduzir custos sem fragilizar e sem tirar a garantia dos direitos. E a ANTT está atenta, está aqui para ouvir e para colaborar, para garantir um transporte de qualidade, mais seguro, geração de emprego e impulsionar o crescimento econômico.

A gente continua à disposição dos senhores para eventuais questionamentos.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Claude Ribeiro, representando aqui a Agência Nacional de Transportes Terrestres, como Gerente de Regulação.

Eu quero, finalmente, passar a palavra para o Anderson, que já foi citado aqui, para as suas considerações.

Fique à vontade, Anderson.

O SR. ANDERSON BELLAS (Para expor.) - Bom dia a todos.

Na pessoa do Senador Laércio Oliveira, quero cumprimentar todos aqui.

Sou Anderson Santos Bellas, estou como Coordenador-Geral de Concessões e Serviços Rodoviários da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário e gostaria de trazer a posição do ministério sobre o tema em questão.

A princípio, deixo claro que a posição do ministério é contrária ao projeto de lei.

Quero dizer ao Sr. Carley e ao Sr. Paulo que a gente entende o objetivo de modernização da norma, principalmente pensando na questão de ampliação dos meios de pagamentos. O próprio ministério, recentemente, soltou uma portaria orientando a Agência Nacional de Transportes Terrestres a que iniciasse, junto às concessionárias, um processo para permitir que todas as praças de pedágio disponibilizassem outro meio de pagamento aos usuários, porque a gente tem situação de muitas praças de pedágio que aceitam apenas dinheiro.

Não sei vocês, mas eu, pessoalmente, praticamente não passo mais também no caixa eletrônico. Hoje, quase tudo que eu pago é com Pix ou com cartão de débito ou de crédito, e essa é uma realidade que tem sido imposta, cada vez mais, ao brasileiro. Então, tem aumentado, cada vez mais, a quantidade de PLs, aqui no Senado e na Câmara, com esse intuito de aumentar os meios de pagamento nas praças de pedágio. E, também, reclamações dos usuários para a gente têm aumentado nos últimos anos. Então é por isso que essa portaria veio a calhar.

Mas a gente conversou muito com a BCR e, discutindo essa portaria, a gente entende que existe uma curva de absorção dessa tecnologia, principalmente devido à realidade imposta de conectividade que se tem nas praças de pedágio no país. A maioria das que se tem no Brasil está em zonas rurais, está entre cidades, em zonas extremamente rurais mesmo. Por mais que a concessionária tenha ali ligação, na praça de pedágio, por meio de fibra óptica, para alguns desses meios funcionarem, é preciso que o usuário tenha a conectividade no dispositivo que ele está usando. Infelizmente, isso não é a realidade que se tem hoje em dia. A gente não tem uma estatística de quantas praças de pedágio no país não têm acesso a determinado tipo de operadora de celular, mas, provavelmente, deve ser um número bem relevante.

Aqui mesmo, Goiânia e Brasília, direto quando eu estou indo para Goiânia aqui, nessas praças de pedágio tanto de Anápolis, quanto de Alexânia, o meu celular some. Normalmente, eu vou ouvindo rádio, no meu celular, celular de Goiânia, e some o sinal quando eu chego perto da praça de pedágio. Isso é muito comum acontecer em vários locais no país. Então, existe uma curva de aprendizado quanto a isso.

Voltando ao PL especificamente, a gente entende o objetivo dele com relação a essa questão da ampliação dos meios de pagamentos, mas as externalidades negativas que ele vai trazer para o setor de transportadores, em especial para os transportadores médios, os autônomos e os pequenos, tendem a ser extremamente deletérias. Eu acho que já foram bastante esclarecidos, de vários pontos diferentes aqui já, hoje, esses efeitos. A gente entende, no ministério, que ela tende a ter um potencial enorme de retroagir, essa relação do embarcador com os pequenos transportadores, de forma que, daqui a pouco, aprovando essa lei como ela está - o Sr. Alzira deixou muito clara essa questão de como ela está escrita -, ela tende a trazer um retrocesso para o setor. E, daqui a pouco, talvez daqui a dois ou três anos, a gente estará discutindo temas que já foram vencidos lá no começo do século. E o ministério entende que, neste momento, não é o que o Governo quer, não é o que a gente entende que seja produtivo. Acho que essa é a posição do ministério.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - Obrigado, Anderson, por sua contribuição. E, finalmente, passo a palavra para Marco Aurélio, para suas considerações também sobre o tema.

Fique à vontade, Marco.

O SR. MARCO AURÉLIO BARCELOS (Para expor.) - Muito bom dia a todos.

Quero cumprimentar o Senador Laércio, por essa iniciativa de promover esta audiência em que a gente pode capturar aqui as múltiplas visões em relação ao tema que está sendo debatido. Isso faz parte do processo democrático e, sobretudo, permite que nós consigamos ter uma visão holística a respeito da temática, sobretudo dos efeitos que a iniciativa legislativa aqui pode acarretar.

Na ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias), da qual eu sou Presidente, nós somos hoje 52 concessionárias, temos 28 anos e congregamos, dentro de nós, os principais corredores logísticos do Brasil, hoje sujeitos à concessão. É inegável que o modelo das concessões no Brasil traz importantes vantagens. E, não por outra razão, a pesquisa anual da CNT - muito bem representada aqui pela Dra. Andrea - ranqueia as concessionárias de rodovias entre as melhores rodovias do Brasil.

A esta altura, sendo o último a falar, nós já temos condições de capturar os principais argumentos, e foi dito aqui, em alguma passagem, que os grupos envolvidos, as entidades envolvidas, têm lá o seu natural incentivo de querer proteger a sua respectiva indústria, o seu respectivo interesse, o que não deixa de ser verdade. Mas é importante chamar a atenção para dois pronunciamentos: primeiro, para o pronunciamento da Agência Nacional de Transportes Terrestres, que não defende nenhuma indústria; pelo contrário, se há um interesse defendido pela ANTT, é o da lógica, é o da racionalidade, e o mesmo vale para o âmbito do Ministério dos Transportes.

Eu queria aderir a essa perspectiva de promover aqui uma reflexão ou uma defesa da lógica que permeia as discussões sobre o Vale-Pedágio obrigatório e de como essa lógica pode ser desvirtuada com efeitos deletérios. Em última instância, nesse somatório de quem perde e de quem ganha com a modificação legislativa, Senador Laércio, posso dizer que perderemos todos. E por quê? Primeiro, é importante entender - como já foi destacado aqui diversas vezes - que o Vale-Pedágio obrigatório trouxe um importante efeito prático de segregar, contábil e fisicamente, os recursos destinados ao pagamento do pedágio, *vis-à-vis*, os recursos destinados à remuneração do transportador. Qual é o conseqüente? Quais são, sob o ponto de vista prático, os desdobramentos que a gente tem dessa segregação? O primeiro deles, também já foi dito aqui à saciedade, é a proteção do transportador. As discussões de pedágio não entram na negociação de frete, não entram na negociação de remuneração; e, de outro lado, nós temos a garantia do pagamento do pedágio, sem contar que o Vale-Pedágio obrigatório é um marcador e sustenta a operação do transporte, que é uma dinâmica sistêmica. Este é o primeiro ponto que merece a nossa reflexão: a operação do transporte é sistêmica, e o Vale-Pedágio obrigatório é um elo que sustenta, que mantém essa operação.

O argumento em prol do projeto de lei é, de um lado, a modernização, a evolução tecnológica ou a ampliação dos meios de pagamento. O Pix, por se tratar de um meio de pagamento digital, é reconhecido como uma suposta evolução tecnológica e que, por isso mesmo, mereceria ser abraçada.

Pois bem, o Pix, sob o contexto das transformações estruturantes, tecnológicas, que nós estamos em vias de viver, nas concessões de rodovias no Brasil, é um retrocesso. Pode parecer um contrassenso, mas é um retrocesso. Por quê? Já foi

muito bem apontado pela própria ANTT. O Pix não adere à lógica do *free flow*. O *free flow* foi uma conquista desta Casa. O *free flow* tem os seus autores muito bem identificados por todos. Eu não posso deixar de enaltecer o papel e o trabalho do Senador Esperidião Amin, entre outros Senadores, entre outros Parlamentares, que têm uma atenção especial em relação à implementação do *free flow*.

O que o *free flow* significa? Significa a possibilidade de nós reduzirmos de maneira racional a tarifa. Por quê? Repetindo aqui argumentos tantas vezes ventilados aqui e em outros fóruns: o *free flow* permite que mais pessoas paguem menos. O *free flow* permite uma fragmentação dos pontos de cobrança, levando ao que se entende por equidade tarifária, para uma justiça, para uma proporcionalidade tarifária.

E o que é que tem a ver o *free flow* com o Vale-Pedágio obrigatório? O *free flow*, mundo afora, tem como pressuposição uma mecânica que é a mecânica do pagamento automático: passou, pagou. Um dos graves problemas que até hoje enfrentamos para a implementação do *free flow* no Brasil, e o noticiário tem dado conta disso, é a evasão! O noticiário tem mencionado as multas que afloraram da operação do primeiro trecho de *free flow* no Brasil, um trecho pequeno.

Imaginem o que significa a pulverização do *free flow*, que faz parte da política pública do Ministério dos Transportes? Como ficaremos com a questão da evasão? E aquilo que era para ser a grande modernização estruturante e tecnológica do setor de transportes rodoviário brasileiro vai ser colocada em xeque. Vai ser colocada em xeque sob a crença de que o Pix, ele, sim, é a grande ferramenta revolucionária! Se nós retirarmos o Vale-Pedágio e o sistema automático que ele hoje permite ser concretizado, se nós tirarmos o Vale-Pedágio obrigatório dentro da sistemática que hoje vige, nós colocaremos em xeque o *free flow*. Então, nós seremos retrógrados em face do baluarte, daquilo que hoje significa a grande modernização tecnológica setorial, com os benefícios dele esperados.

E, aí, observe, o segundo argumento em prol do PL seria a inovação, seria a redução de custos. O embarcador está se livrando dos atravessadores. Ele faz o Pix direto para o transportador - se é que isso vai acontecer -, e o transportador é que se vire, ele que faça o seu pagamento. Eu vou reduzir, por conta disso, os valores do transporte, do custo logístico brasileiro - isso não é verdade. Se for verdade que o Pix eleva o risco de evasão, especialmente no contexto do *free flow*, em que eu não tenho mais praças físicas; se é verdade que o Pix eleva o risco de evasão, pagaremos todos. Por quê? Porque a evasão vai se convolar, vai se transformar em reequilíbrio econômico-financeiro. E aquele transportador que, por diversas razões, não viabilize o pagamento posteriormente pela internet, pelos recursos que ele tem em conta, vai sobrecarregar o transportador.

É isso, Andrea, que nós queremos: o aumento tarifário, o tarifaço, a oneração da agência reguladora para o tratamento dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro? Eu demonstro com isso que, na soma de quem ganha e de quem perde, na verdade, perderemos todos!

Para finalizar, eu queria chamar a atenção para os avanços regulatórios, ou regulamentares, ou normativos que a ANTT implementou por meio da Resolução 6.024. Nós já temos hoje o atendimento de vários anseios da parte dos embarcadores. E muitos dos aspectos da resolução, talvez, Senador Laércio, pudessem estar aproveitados no âmbito da legislação, até para conferir a estabilidade da racionalidade do exercício intelectual que a Agência Nacional de Transportes Terrestres promoveu.

Por conta disso, a ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias)...

(*Soa a campanha.*)

O SR. MARCO AURÉLIO BARCELOS - ... manifesta a sua contrariedade ao projeto de lei.

O SR. PRESIDENTE (Laércio Oliveira. Bloco Parlamentar Aliança/PP - SE) - O que eu mais agradeço, Marco, é a sua participação, assim como eu agradeço a participação dos demais e daqueles que eu não tive a satisfação de ouvir em função de uma outra agenda lá no Colégio de Líderes, mas certamente trouxeram contribuições importantes.

Do que eu mais gosto nas audiências públicas é que as posições divergentes, ao final, convergem para um resultado melhor. Como legisladores, certamente vocês entendem isso, é um turbilhão de temas: daqui a pouco eu preciso me envolver com microempreendedor individual, microempresa, pequena empresa. Ontem já tive que me envolver com gás, biometano, energia nuclear... Então, assim, é um turbilhão de temas que fazem parte da dinâmica de um Parlamento em qualquer lugar do mundo. A gente não tem a sabedoria plena de todas as coisas, isso é uma construção conjunta que a gente precisa entender e fazer com os especialistas.

Esse projeto é um projeto que nasce de uma disposição de um dos Senadores aqui, mas, quando a gente vai formular o relatório, por mais que a gente busque conteúdos, a essência e a riqueza de um projeto é que, ao final, ao se transformar em lei - se for o caso -, esse projeto traga uma contribuição melhor para um *status* implantado em função da sociedade brasileira como um todo. Mas, muitas vezes, a frieza da letra não traduz essa realidade lá na ponta.

Na minha vida legislativa, eu tenho procurado buscar entender como é a realidade de fato, longe de conceitos, longe de teses; a realidade da ponta, aquilo que o cidadão sofre no seu cotidiano para fazer valer a sua profissão, para fazer valer o seu trabalho. Então, muitas vezes, a gente produz um texto, como um relatório, encaminhando aquela iniciativa pela aprovação ou pela rejeição, mas melhor do que essa frieza da lei é você conversar com as pessoas que estão vivendo a realidade daquele assunto.

Eu falei aqui rapidamente de quatro temas, e eu não tenho domínio de nenhum dos quatro temas. Eu fui o Relator da Lei do Gás, que promoveu uma transformação gigantesca no país, mas eu quase nada entendia de gás. Então, foram os subsídios, foram as conversas, as audiências públicas que me ajudaram a construir um texto que foi tão bem aceito pelos operadores do tema e que tanto resultado positivo tem trazido, mas existe muita coisa para ser feita ainda. Mas os avanços são significativos.

Esse é um assunto que mexe diretamente com a sociedade como um todo. Ouvindo os senhores, aqueles que eu consegui ouvir, esse contraditório a favor ou contra é que vai produzir o tempero ideal para aquilo que a gente deseja apresentar no texto.

Então, quero que vocês saibam que a presença de vocês aqui é muito importante para trazer essa contribuição. O Parlamentar se sente muito feliz quando tem o compromisso de produzir um texto que vai realmente em sintonia com aquilo que a sociedade deseja. Todas as exposições aqui, todas as falas estão arquivadas aqui e fazem parte da estrutura desta Comissão; certamente têm um pouquinho de cada um dos senhores que trazem uma complementariedade muito positiva para o assunto.

Este projeto é um projeto que foi apresentado aqui na Comissão. Eu quero me comprometer aqui que vou pedir ao Presidente que devolva esse projeto lá para o gabinete. Vou tentar entender a fala de cada um de vocês para fortalecer ainda mais o texto que está posto no relatório que apresentei, mas eu confesso que eu saio daqui entendendo melhor o assunto. Poucos dos senhores que trabalham esse setor procuraram conversar ou comigo ou com a minha assessoria.

Então, voltando, fazendo uma síntese, você tem a posição, você tem o pensamento do autor do projeto e em cima daquele assunto você produz um texto. A busca por trazer informações ou esclarecimentos àquele projeto que está posto é muito bem-vinda em qualquer momento. Em qualquer momento não, até o momento que você entrega o relatório.

Do momento em que eu fui designado Relator até a apresentação do relatório, poucos me procuraram, talvez dois - talvez dois. E só aqui a gente tem quase dez. Então, veja quantas contribuições novas foram trazidas e não vão ser intempestivas, porque eu vou recolher o projeto para estudá-lo melhor com a minha assessoria, pegando a contribuição de cada um dos senhores.

Eu estou fazendo essa fala porque eu quero exaltar a figura da audiência pública e dos senhores que aqui trouxeram as suas contribuições, mas queria também trazer uma sugestão para deixar com cada um de vocês aqui.

Sobre qualquer projeto que tramitar aqui que for referente à sua área de atuação - isso serve para todas as áreas -, é legítimo às representações buscarem, nas assessorias ou nos Deputados ou nos Senadores, como é o caso aqui, trazer informações, porque a informação, no fundo, no fundo, não é uma intromissão naquele tema não. Não! É uma contribuição, porque o resultado daquilo que for aprovado reflete na sociedade, e a sociedade, nós somos responsáveis por ela, todos, mais ainda aqueles que entendem do assunto.

Então, eu quero agradecer muito a presença de cada um de vocês e quero declarar encerrada esta audiência pública.

Quero dizer que eu estou à disposição para receber outras informações dos senhores, caso entendam necessário. Tudo bem?

Obrigado a todos aqueles que nos acompanham e aqueles que também nos assistem pela TV Senado.

Está encerrada a nossa audiência pública.

(Iniciada às 9 horas e 05 minutos, a reunião é encerrada às 10 horas e 33 minutos.)