

Ref. 540/18

Rio de Janeiro, 25 de junho de 2018

Exmo. Sr.

Deputado Darcisio Perondi

Vice-Presidente da Comissão Mista da Medida Provisória nº 832

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados

Gabinete: Anexo IV, 5º andar, gabinete 518

CEP: 70160-900 - Brasília - DF

Prezado Deputado,

Encaminhamos, em anexo, o documento quanto aos impactos e a inaplicabilidade da MP nº 832/2018 e da Resolução ANTT nº 5.820/2018.

Desde já contamos com sua sensibilidade para nossas argumentações e proposições.

Atenciosamente.



LUIS HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ
Presidente Executivo

POSICIONAMENTO DA ANUT QUANTO AOS IMPACTOS E A INAPLICABILIDADE DA MP Nº 832/2018 E DA RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.820/2018

❖ REPRESENTATIVIDADE DA ANUT

A **ANUT – Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga**, como entidade representativa dos usuários do transporte nos seus diversos modais, englobando os setores de siderurgia, cimento, papel e celulose, fertilizantes, grãos e alimentos, minerais, que movimentam um volume da ordem de 38% da carga do País e dentro da sua estratégia de atuar na melhoria da eficiência e custo logístico, imprescindível para a sobrevivência e competitividade, vem expor e solicitar o que se segue em relação a MP nº 832/2018 e Resolução ANTT nº 5.820/2018.

O expressivo volume de cargas movimentadas na economia nacional por seus representados demonstra ser de vital importância para o equilíbrio operacional e financeiro das empresas que tenhamos uma logística eficiente e a custos competitivos.

Além do mais, a ANUT congrega como exemplo: 100% do setor do aço, 100% de setor de grãos e alimentos, 70% do setor de cimento, 70% do setor de papel e celulose, 45% do setor de metais não ferrosos, 33% do setor de álcool e 20% do setor de petroquímico.

Neste ambiente de negócios (ANUT), o transporte rodoviário que responde por mais de 65% das cargas, necessita de custos de fretes competitivos e baseados na livre negociação, pois é um mercado com milhares de compradores de fretes (Embarcadores) e milhares de ofertantes de fretes (Transportadores).

Ou seja, este é um mercado perfeito de livre competição onde um tabelamento não subsiste, dado que o mercado é formado por centenas de milhares de contratantes e contratados, portanto sem posições dominantes no mercado.

❖ A INTERVENÇÃO NO MERCADO DE FRETES VIA MP 832

A publicação da MP 832/2018, que instituiu a política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas, tem por finalidade “promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado”.

As características básicas desta política são as seguintes:

- . Tem caráter nacional;
- . É vinculativa (obrigatória);
- . Baseada em tabela publicada pela ANTT;
- . Reajustada a cada 6 meses pelo IPCA; e
- . Sua não aplicação sujeita o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago.

O tabelamento do valor de um serviço, qualquer que seja o objeto, neste caso o transporte de cargas, em um mercado de perfeita competição acarreta inúmeras distorções que afetam de maneira mortal a competitividade dos produtos e introduz grave insegurança jurídica na condução dos negócios.

Em um mercado de enorme variação de situações de transporte e com especificidades próprias, o tabelamento de fretes torna-se uma tarefa impossível, de difícil controle e que poderá gerar uma concorrência informal entre os autônomos que poderão operar abaixo da tabela.

Características como tipos de carga, tipos de veículos, tipos de rodovias, distâncias, produtividade (leia-se: carga e descarga), dentre outras, faz com que qualquer número de tabelas, não incorpore todas as situações reais de transporte.

Além do mais, existem diferentes tipos de situações de relacionamento entre os embarcadores e transportadores, que também não podem ser objeto de tabelamento, como por exemplo: i) contrato de frotas dedicadas; ii) contratos de frota própria; iii) contratos mistos com frota própria e agregados; iv) contratação de autônomos; v) contratos de locação de veículos; vi) contratos com parte da frota (cavalo) pertencente ao agregado e outra parte (implemento – carreta) pertencente ao contratado e etc.

Principais argumentos contrários à referida tabela, incluindo os argumentos discutidos na ANUT pelos seus associados:

2

1. O tabelamento de Fretes reduz a produtividade no transporte. Não há casos conhecidos no mundo nos quais uma Iniciativa de Tabelamento foi bem sucedida.

Tabelar qualquer produto ou serviço vai contra a lei de mercado. O próprio Brasil já passou por uma tentativa frustrada de tabelamento de preços, o Conselho Interministerial de Preços (CIP). O órgão funcionou entre 1968 e 1991, e mantinha 330 funcionários para analisar mensalmente 1.200 pedidos de aumentos, feitos por empresas fabricantes de 21 categorias de produtos. Esse poder do Estado tornava desnecessário às empresas investir em produtividade. Elas não se preocupavam em competir, mas em convencer o CIP de que seu produto poderia ser vendido a um preço maior. No longo prazo, o problema é intensificado, e o custo da reversão da perda de competitividade terá que ser pago por toda a sociedade.

2. Real eminência dos repasses dos aumentos de custos de fretes (ocasionado pela MP) pela indústria e agronegócio para o consumidor final brasileiro.

Alguns dos embarcadores fizeram uma simulação do impacto da nova tabela de frete em seus custos logísticos, e o mesmo pode chegar a mais de 200% de aumento. Para manter a viabilidade de determinadas vendas o aumento do preço final dos produtos será significativo. Vale ressaltar que o impacto do aumento do frete é mais sensível quanto maior for a cadeia produtiva, pois o repasse ocorre em todos os seus elos. A depender da participação do frete na composição de custos, bem como do tamanho da cadeia, o

resultado no preço final das mercadorias será significativo, levando a fortes pressões inflacionárias.

3. A competitividade no transporte deve ser resultado da criação de condições ideais que fomentem a produtividade empresarial.

A tabulação é uma situação artificial, que não resolve o problema na sua fonte, sendo ela uma extratora de competitividade. Na prática, os maiores prejudicados pelas medidas serão justamente os embarcadores que efetuaram elevados investimentos e que possuem alta eficiência operacional (baixos tempos de carga e descarga, circuitos estáticos produtivos e ciclos Just-in-Time, bem como operações em tempo integral) em sua cadeia de abastecimento.

Diante do exposto, apresentamos a seguir de maneira cristalina as graves distorções, indefinições e insegurança que esta MP (Medida Provisória 832) de intervenção num mercado de livre competição acarreta.

❖ **A INAPLICABILIDADE DA MP 832**

Com a finalidade de explicitar de forma clara o posicionamento da ANUT, pontuaremos os seguintes aspectos desta intervenção demonstrando a insegurança que a medida trouxe ao mercado:

1. A criação da tabela fere o princípio da livre concorrência.

2. A MP (Medida Provisória 832) gera insegurança técnica, operacional e jurídica, pela complexidade do tema “frete rodoviário”, pela falta de abrangência e da variabilidade do universo em discussão. Generalizaram-se processos que possui especificidades.

- Conflito entre as disposições da MP e os contratos/termos até então vigentes.
- Não há garantia do repasse ao autônomo do valor mínimo previsto em tabela quando a contratação for feita por intermediação do transportador (PJ).
- Implicações de responsabilidade ao embarcador ao contratar, por meio de uma transportadora, o autônomo.
- Discriminação dos tipos de cargas é insuficiente para abranger todo o mercado de transporte rodoviário.
- Omissão da MP para considerar as particularidades regionais em um país com dimensões continentais.
- A metodologia aplicada foi embasada para veículos de um número específico de eixos extrapolando para todos os tipos de veículos, o que teria outro racional

econômico se a tabela fosse construída segmentando por conjunto de eixos e tipo de veículos.

- Insegurança quanto à emissão de CIOT e eventuais penalidades que poderão incorrer ao embarcador.
 - Perdas de incentivos fiscais regionais que deixariam de ocorrer em virtude da elevação do valor do frete ao teto fiscal, inibindo a chegada de produtos e matérias primas competitivas para o abastecimento da região.
3. Em virtude da insegurança técnica/jurídica, e a possibilidade de penalidades, podem levar os transportadores a se posicionarem em não contratar autônomos pela falta de entendimento sobre a nova regulamentação, pois a sua aplicação e fiscalização não está clara.
4. Não fica explicitado como se darão as relações e as modalidades de contratação atualmente praticadas no mercado e as suas especificidades, pois no nosso entendimento a Tabela Mínima de Fretes foi construída tendo como base os Autônomos, deixando lacunas em:
- Transportadora que tem sua frota própria (frotistas);
 - Transportadora que possui a carreta e o caminhoneiro tem o cavalo (agregados);
 - O autônomo e sua relação com a transportadora e embarcador;
 - A relação entre o embarcador que possui a carreta e o autônomo o cavalo;
 - Embarcadores que fazem contratação de frotas dedicadas através de transportadoras;
 - Estímulo a um processo de verticalização.
5. Aumento generalizado dos fretes praticados no mercado, ocorrendo aumentos entre 20% e 200%, dependendo do tipo de veículo (carga) e percurso (distância).
6. Produtos de baixo valor agregado, como calcário e cimento, podem ser inviabilizados pelo custo do transporte.
- Frete de Carga Geral em contêiner = Região de Porto Alegre (RS) x Rio Grande (RS): de R\$ 2.050,00/viagem para R\$ 5.300,00/viagem. **Aumento de 160%.**
 - Frete de Carga Geral = Pedro Leopoldo (MG) x São Paulo (SP): de R\$ 1.860,00/viagem para R\$ 3.550,00/viagem (ida e volta). **Aumento de 91%.**
 - Frete de Carga Geral = São Paulo (SP) x Metropolitana Salvador (BA): de R\$ 14.000,00/viagem para R\$ 23.000,00/viagem (ida e volta). **Aumento de 65%.**

7. Intervenção no mercado de fretes de retorno, aumentando estes em até 70%, com repercussões maiores nas cargas de retorno do N/NE para o S/SE/CO.

- A Tabela não contempla toda a realidade do mercado dado suas grandes especificidades, tendo como exemplo maior o frete de retorno.
- Como e quem determina se há ou não frete de retorno? Existe uma relatividade sobre existir ou não o frete de retorno, em função de sazonalidade de mercados, o desejo do próprio caminhoneiro, da expertise das transportadoras no conhecimento na região, entre outras.
- A determinação do frete mínimo deveria ser considerado somente para o trecho contratado, deixando o frete de retorno sob negociação entre as partes.

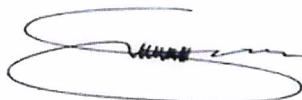
❖ **CONCLUSÕES E PROPOSIÇÕES**

Com base nesta avaliação de impactos, a ANUT concluiu pela impossibilidade de aplicação da MP 832/2018, em virtude de ser uma intervenção num mercado de competição perfeita, com especificidades próprias e com milhares de situações que ocorrem diariamente nas transações de fretes rodoviários.

Assim, a ANUT apresenta as seguintes proposições:

5

1. Reconhecer a inconstitucionalidade da MP 832;
2. Debater soluções estruturantes para o setor rodoviário, tais como: i) condições das rodovias; ii) desintermediação da contratação do frete; iii) melhoria nas condições de trabalho do caminhoneiro (local para descanso); iv) segurança: risco de vida e roubo de carga; v) intensificação de fiscalização;
3. Admitir tabelas referenciais de fretes;
4. Possibilidade de acordos comerciais entre contratantes e transportadores (PJ e autônomos), com livre negociação de valores de fretes.



LUIS HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ
Presidente Executivo