



**SENADO FEDERAL**  
**Gabinete do Senador Fernando Bezerra Coelho**

**PARECER Nº           , DE 2019**

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 121, de 2017 (PL nº 528/2015), do Deputado Assis do Couto, que *cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas; e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007.*



SF/19941.39781-90

Relator: Senador **FERNANDO BEZERRA COELHO**

## **I – RELATÓRIO**

Encontra-se na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 121, de 2017, de autoria do Deputado Assis do Couto, que “cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas; e altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007”.

Compõem a matéria onze artigos, sendo o primeiro destinado a informar o objeto da Lei, e o segundo a trazer as definições necessárias para sua interpretação. O art. 3º informa a finalidade da Lei (que seria “proporcionar retribuição ao serviço prestado em patamar adequado”), e o art. 4º determina que o transporte de cargas obedeça a preços mínimos fixados.

O art. 5º determina a edição, pelo órgão competente, de “tabela com os valores mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de

fretes, por eixo carregado”, para cada tipo de carga. A tabela terá força vinculativa, e deve ser atualizada semestralmente. O art. 6º visa a garantir a participação dos sindicatos de transportadores e de representantes das cooperativas de transporte de cargas no processo de definição dos preços mínimos. O art. 7º impõe que sejam levados em conta o preço do óleo diesel e dos pedágios na elaboração da tabela.

O art. 8º fixa valores provisórios para o frete até que a tabela de que trata o art. 5º seja editada. O art. 9º destina 40% do total de recursos financeiros usados pelo Governo Federal para pagamento de transporte rodoviário de cargas às cooperativas de transporte. O art. 10 limita a remuneração das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas, nos casos em que o frete seja realizado por Transportador Autônomo de Cargas. O art. 11 é a cláusula de vigência, que seria imediata.

O PLC nº 121, de 2017 estabelece, portanto, duas medidas principais: o tabelamento de preço dos fretes e a contratação de cooperativas, por parte do Governo Federal, na proporção de 40% dos recursos aplicados com pagamento de fretes.

Consta na justificação do PLC nº 121, de 2017, na Casa de Origem (Projeto de Lei nº 565, de 2015, de autoria do Deputado Assis do Couto), que a motivação se deu em razão de manifestações dos caminhoneiros ocorridas no ano de 2015, com pleitos semelhantes aos verificados nas paralizações de 2018. Ou seja, o PL foi apresentado no afã de solucionar o problema que ali se apresentava.

A proposição foi distribuída à CAE. Não há emendas a analisar.



## II – ANÁLISE

Nos termos do art. 99, I, do Regimento Interno, compete a esta Comissão opinar sobre os aspectos econômicos da matéria. Além disso, como o projeto foi distribuído apenas a esta comissão, caberá à CAE analisar os aspectos formais da proposição, como constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Iniciando pelos aspectos formais, a Constituição Federal determina, em seu art. 22, inciso XI, que compete à União legislar sobre trânsito e transportes. Ademais, o projeto não trata de temas de iniciativa privativa do Presidente da República contidos no art. 61, § 1º, da CF.

Desse modo, no que se refere à constitucionalidade do projeto, não se faz presente qualquer ofensa material ou formal à Constituição Federal de 1988, tendo sido observados todos os preceitos constitucionais relativos ao processo legislativo constantes dos arts. 59 a 69 da Carta Magna.

Não se tratando de matéria cuja disciplina exija a aprovação de lei complementar, a lei ordinária é instrumento adequado à sua inserção no ordenamento jurídico nacional.

Do ponto de vista da juridicidade, embora observe os requisitos de generalidade e abstração, a proposição não inova o ordenamento jurídico. Já regularam a matéria da proposição, praticamente nos mesmos termos, as Leis nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transportes Rodoviário de Cargas, e nº 13.713, de 2 de agosto de 2018, que alterou a Lei nº 8.029, de 12 de abril de 1990, para prever a contratação direta pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) de



cooperativas e associações de transportadores autônomos de cargas de, no mínimo, 30% (trinta por cento) da demanda anual de frete da Companhia.

Embora o art. 8º da proposição não encontre paralelo nas duas leis supracitadas, a previsão de valores provisórios para o frete não teria efeitos práticos uma vez que a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT já editou as tabelas com valores de referências para os fretes em obediência a Lei nº 13.703, de 2018.

Quanto à previsão de pagamento com acréscimo de pelo menos 15% para fretes curtos, é importante esclarecer que as tabelas publicadas pela ANTT já apresentam variações para os valores do frete (custo por km/eixo) de acordo com a distância percorrida.

Em relação ao teor do art. 9º da proposição, que destina 40% do total de recursos financeiros usados pelo Governo Federal para pagamento de transporte rodoviário de cargas às cooperativas de transporte, a Lei nº 8.029, de 1990, com a alteração dada pela Lei nº 13.713, de 2018, determina que a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) contrate diretamente cooperativas e associações de transportadores autônomos de cargas para o transporte de, no mínimo, 30% da demanda anual de frete da Companhia.

No que diz respeito ao teor do art. 10 da proposição, considero que não cabe ao Estado determinar, em respeito aos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência, qual será a margem de lucro em qualquer relação econômica ou comercial.



### III – VOTO

Em razão do exposto votamos pela **rejeição** do Projeto de Lei da Câmara nº 121, de 2017.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SF/19941.39781-90