

Memória – Reunião do GT Logística

Brasília, 5 de maio de 2020.

Às 9h horas do dia 5 de maio de 2020 foi realizada videoconferência entre os representantes do GT Logística do Sistema OCB, para tratar da Consulta Pública da ANTT n. 1/2020, sobre a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC). Participaram:

1. Deivison Ricciardi - Cooxupé
2. Evaldo Moreira Matos - Coopmetro
3. Itamar Bahr - Copacol
4. João Cesar Pires Faustino - Comigo
5. João Gogola Neto - OCEPAR
6. Laudinei Wanderer - Cvale
7. Leonildo Pereira – Cooxupé
8. Ezequiel Scopel - Cocamar
9. Luis Antônio Schmidt - OCESP
10. Marcos Ludovico Valentini - OCESP
11. Padilha - OCESC
12. Robson Mafioletti - OCEPAR
13. Silvio Krinski – OCEPAR
14. Tânia Regina Zanella - OCB
15. Clara Pedroso Maffia - OCB
16. Paulo Cesár Dias do Nascimento Júnior - OCB
17. Tiago de Barros Freitas - OCB

RELATO:

A gerente geral da OCB, Tânia Zanella, deu as boas-vindas aos integrantes, agradecendo a participação de todos e, em conjunto com a gerente técnica e econômica, Clara Maffia esclareceu o contexto atual desta reunião.

Tânia informou que o objetivo da reunião do grupo de trabalho era avaliar os principais pontos que serão encaminhados como contribuições do Sistema OCB para Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em relação à [Consulta Pública n. 1/2020](#), sobre a proposta de norma alterando a Resolução nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020.

Clara reforçou que a Consulta Pública n. 1/2020 é resultado da conversão da [Audiência Pública n. 3/2020](#), com o intuito de evitar reuniões presenciais, diante da emergência de saúde pública decorrente do coronavírus (Covid-19) e que o prazo de contribuições das 9h do dia 30/4 às 18h do dia 16/6 (horário de Brasília).

Na sequência, o coordenador de autogestão da OCEPAR, o Sr. João Gogola esclareceu que diferente das demais audiências, desta vez a ANTT não tornou público quais seriam as alterações propostas.

Gogola reforçou que a ANTT não cumpriu a deliberação de que haveria um gatilho de aumento e redução dos valores da tabela baseado no custo do combustível. Tal gatilho só se aplicou quando houve aumento no custo e que isso gera uma insegurança aos embarcadores pois os mesmos seguem as regras que constam no art. 6º. Sendo assim, Gogola sugeriu que seja encaminhado um ofício para ANTT para solicitar a aplicação deste gatilho.

Art. 6º Os coeficientes dos pisos mínimos de frete para todas as especificações definidas de cargas serão reajustados pela ANTT sempre que houver oscilação, positiva ou negativa, superior a 10% (dez por cento) no indicador de preço médio ao consumidor do óleo diesel (S10) no Brasil disponibilizado pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP, relativamente ao valor do diesel constante da planilha de cálculos utilizada na definição dos pisos mínimos vigentes

O representante da cooperativa Cooxupé, o Sr. Deivison Ferreira, complementou dizendo que de janeiro até o mês presente o óleo diesel sofreu redução na ordem de 26% o que, a grosso modo representa no valor total do frete uma redução total de aproximadamente 8%.

Na sequência Gogola continuou e apresentou as propostas que já tinham sido discutidas na reunião passada.

Propostas apresentadas na reunião do GT Logística

PROPOSTA 01

Inserção Art.2º XII – **Carga Viva:** carga composta de animais/aves, transportados em veículos adaptados à espécie e categoria de animais transportados, com altura e largura que permitam que os animais permaneçam em pé durante a viagem, a exceção das aves, e com abertura de tamanho compatível para embarque e desembarque da respectiva carga viva. (em atendimento a Resolução 675/2017 do Contran).

Justificativa: O transporte de cargas vivas não foi diretamente tratado na minuta da resolução proposta, considerando que mais de 16 milhões de frangos são abatidos por dia no Brasil, torna-se requisito disciplinar de forma diferenciada este tipo de carga, pois caso contrário a classificação a ser utilizada de forma interpretativa é a de carga geral. Deve-se destacar que na grande maioria das vezes o transporte deste tipo de carga já contempla a responsabilidade de carga e descarga por parte do embarcador, que conta com equipamento ou equipe própria para a atividade, portanto ao se criar uma categoria específica torna-se mais justo a adequação dos custos, que como já citado não deveria contemplar ao menos o impacto de carga e descarga

Comentários GT: Todos estão de acordo

PROPOSTA 02

Solucionado → **Resolução 5.869 de 30/01/2020 Inserção Art.9º §2º** – O contratante do transporte remunerado de cargas, ao contratar ou subcontratar frete das categorias TAC, ETC e CTC, independentemente do tamanho da frota contratada, deverá cadastrar a Operação de Transporte por meio de uma administradora de meios de pagamento eletrônico de frete e receber o respectivo Código Identificador da Operação de Transporte

Justificativa: Atualmente, por força da resolução 3658 da ANTT, o CIOT é obrigatório apenas para a contratação de TAC e/ou seus equiparados, considerando que a fiscalização proposta pela ANTT dar-se-á de forma eletrônica, via informações postadas no CIOT, resta necessária a regulamentação do CIOT para todos que realizam a atividade de transporte remunerado de carga. Trata-se de questão de isonomia e do princípio de igualdade concorrencial de mercado.

Comentários GT:

Evaldo Matos esclareceu que as cooperativas de transporte necessitam ter o mesmo tratamento que as grandes Empresas de Transporte de Cargas (ETC) no que diz respeito a questão do Código de Identificação da Operação de Transporte (CIOT). No entanto ressaltou que esse tema deve ser tratado em outro fórum e em outro normativo.

João Gogola reforçou que não devemos tratar esse tema do CIOT aqui pois existe uma resolução específica para isso.

PROPOSTA 03

Alteração Art.11º Art. 11 A Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, convertida na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, **só é aplicável aos contratos firmados após a regulamentação e publicação da tabela de pisos mínimos**, originária da audiência pública 002/2019;

Justificativa: A incerteza jurídica trazida pela Medida Provisória 832, gerou diversas ações no âmbito do judiciário, fazendo inclusive que o STF, por ato do relator da matéria Luiz FUX, suspendesse todas as ações que discutissem a constitucionalidade da MP, além do mais há de se ponderar que as publicações e revogações de tabelas pela ANTT, também geraram questionamentos de entendimentos em relação aos direitos das partes, e por fim o valor expressivo e majorado em muitas vezes de mais de 40%, fez com que o valor da contratação de fretes no mercado nacional fosse impraticável. Portanto é evidentemente plausível que os efeitos fiscalizatórios sejam somente aplicados após a publicação desta regulamentação.

Comentários GT:

Tânia Zanella informou a todos que realizou consulta ao jurídico da OCB e que a avaliação foi de que não haver janela de oportunidade para discussão do tema no STF. Ressaltou que a OCB entrou em contato com o advogado da CNA. O supremo tem demonstrado pouco convergência para priorização do tema. O assunto quando entra na pauta do supremo sempre existe uma resposta da parte dos autônomos sinalizando uma paralisação. O atual momento de pandemia só veio a somar para que o STF não priorize o julgamento deste tema. A própria CNA adotou a estratégia de não se manifestar em consultas públicas da ANTT justamente pensando que o foco deva ser no supremo.

Robson Mafioletti, superintendente do Sistema Ocepar, reforçou que o caminho para resolver esse problema é por meio da intercooperação e não pelo tabelamento. Devemos trabalhar em uma linha construtiva de mercado para promover as relações comerciais entre os dois segmentos.

Itamar Bahr, representante da Copacol, destacou que ainda estamos em um momento de insegurança em relação ao tabelamento e os riscos de passivos que podemos assumir.

PROPOSTA 04

Alteração Item a – ANEXO I Exclusão da alínea “v” no caso de contratação de frete de autônomos

Justificativa: **O componente “custo de mão de obra do motorista”, somente é aplicável quando existe a figura de um motorista contratado**, considerando que o transportador autônomo é o “proprietário do negócio” e que sua remuneração se dá na “margem/lucro da atividade, deve se considerar que ele trabalhará com a tabela de pisos mínimos para sua composição de custo, e que sua remuneração será acrescida com lucro, conforme preceitua o artigo 3º parágrafo 2º.

Comentários GT:

João Gogola esclareceu que esse seria o diferencial para as cooperativas de transporte para fortalecer a intercooperação entre as cooperativas de transporte e as cooperativas agropecuárias

Evaldo Matos trouxe a visão de que apesar da distribuição de lucros não está aderente a discussão do Custo Mínimo de Frete que esta é uma forma de remunerar os sócios pelo capital que investiram na empresa e os riscos assumidos no negócio. Ressaltou que os tema salário, remuneração de capital e distribuição de lucros são temas diferentes sob a ótica da tratativa

de uma planilha de custos. Portanto, entende ser imprescindível contemplar o salário do motorista independente de ser autônomo ou empregado.

Complementou dizendo que é diferente do pró-labore em vários sentidos, incluindo tributação e quem pode recebê-lo. O pró-labore, como o nome indica, é a remuneração pelo trabalho feito para a empresa.

Evaldo ainda destacou que o pró-labore (ou salário do empresário) é a remuneração que um administrador recebe pelo trabalho desempenhado em sua empresa. Todos os sócios que desempenham atividades executivas têm direito ao pró-labore. ... Importante: pró-labore não é o mesmo que distribuição de lucros e dividendos.

Remuneração do capital, ou custo de oportunidade significa o valor que a empresa de transporte obteria se optasse em investir em outro negócio, independente do formato, ao invés de estar realizando atividades empresariais com frota de veículos

João César, representante da Comigo, destacou que entende a posição do Evaldo, mas discorda pois não há que se falar em salário. Trata-se de uma competição desleal.

PROPOSTA 05

Atendido pela frota de Alto desempenho Alteração Item vii – ANEXO I Reduzir o impacto da TT: *Tempo de disponibilidade da composição veicular por mês (h/mês)*.

Justificativa: conforme previsto na minuta o tempo de disponibilidade da composição veicular leva em consideração a jornada de trabalho dos motoristas, de acordo com a legislação trabalhista vigente, porém é prática de mercado que o veículo trabalhe o máximo de horas possíveis, substituindo o motorista (funcionário) que já tenha superado sua jornada diária, ou ainda quando frete realizado por autônomos a adequação a carga horaria estabelecida na legislação. Desta forma o impacto econômico do “TT”, na composição dos Custos Fixos, acabou por onerar significativamente os fretes de curtas distâncias, pois a metodologia considera um tempo de carga/descarga muito superior a prática efetivamente aplicada. Também deve-se ressaltar que mesmo nas curtas distâncias na maior parte das vezes o ônus de carga e descarga já está sob a responsabilidade do embarcador e, portanto, a eficiência (tempo) desta ação tende a ser menor a cada dia.

Comentários GT: Todos estão de acordo com a proposta

Deivison Ferreira, representante da Cooxupé, complementou dizendo que a ANTT ainda não respondeu sobre o que vem a ser uma frota de auto desempenho

PROPOSTA 06

Inserção Art.9º §3º – No caso de contratação de frete por volume (lote), os valores referenciais do CIOT estarão amparados pela característica da frota contratada para movimentação, sendo que se o frete for realizado por veículos diferentes do contratado, a responsabilidade recairá sob o contratado.

Justificativa: Existe uma prática de mercado, onde as grandes cooperativas agropecuárias e empresas similares, acabam por contratar transportadoras para retirarem grandes volumes de cargas a preços fixos no conjunto (ex. retirada de 100 mil toneladas de grãos). Nestes casos o embarcador negocia o valor total do frete e pode estimar a composição ideal do tipo de implemento para a movimentação e assim fixar o valor do frete. Porém o contratado (transportador) muitas vezes por deficiência de frota e/ou oportunidade de mercado, acaba por realizar o frete/movimentação com veículos diferentes da categoria ideal (exemplo o ideal seria bi-trem e realiza o frete com carreta). Considerando que o embarcador realizou a contratação no volume, por necessidades logísticas, este não pode ser penalizado caso o transportador decida fazê-lo de forma diferente.

Comentários GT:

Todos estão de acordo com a proposta

PROPOSTA 07

Inserção Art.9º §4º – A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - PNPM-TRC será obrigatório apenas para transportadores autônomos, ou seja, para fretes da Categoria TAC.

Justificativa: O tabelamento de fretes é uma prática que desestimula a livre concorrência e prejudica a busca da eficiência por parte dos transportadores e dos embarcadores. No entanto, sabe-se que o segmento mais fragilizado no setor de transportes são os transportadores autônomos (TAC) e por isso entende-se que uma tabela de referência de preços mínimos seria importante para o setor em momentos de crise. Isso vem em consonância com o intuito do legislador em garantir a dignidade do trabalho humano.

Comentários GT:

Evaldo Matos esclareceu que o Sistema OCB se aproximou nos últimos meses do MINFRA e hoje existe um eixo temático de apoio e incentivo ao cooperativismo. O Ministério da Cidadania criou um programa de incentivo ao cooperativismo. O governo tem sinalizado, de forma geral, que o cooperativismo se apresenta como uma das formas mais viáveis de organização do autônomo.

Complementou dizendo que se tirar do as cooperativas do escopo da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas daremos um recado para o governo de que esse tema não nos importa e não é relevante. No entanto o impacto será prejudicial para o Sistema OCB como um todo. Muitos cooperados enxergarão que é melhor ser autônomo e estar fora da cooperativa.

Outro ponto de discussão é saber qual o impacto para as cooperativas agropecuárias se mantivermos as cooperativas de transporte na proposta? Não devemos neste momento dar esse recado ao governo e nem as nossas cooperativas de transporte.

Deivison Ferreira comentou que poderíamos pensar em um texto que excluísse grandes transportadoras e cooperativas de grande porte

Itamar Bahr destacou que, no seu ponto de vista, é muito complicado garantir que apenas uma categoria econômica não pare. Hoje trabalham com a intercooperação com uma cooperativa de transporte e que na relação não estão preocupados com a tabela, até porque os contratos sempre estiveram acima do valor da tabela. Chegaram a pensar em adquirir frota própria se a tabela continuasse como estava.

João Gogola destacou que em sua dissertação de mestrado abordou este tema e que pode evidenciar que intercooperação para as cooperativas de transporte é o principal ponto. Aquelas que possuem parceria obtém na média uma remuneração maior para o cooperado. "A cooperativa só existe de fato quando ele se torna necessária". Para que possamos reforçar a tese que a cooperativa é o melhor caminho para a organização do autônomo, precisamos primeiro comprovar que a cooperativa é necessária para esse fim.

OUTROS ASSUNTOS:

João Pires destacou que na tabela não é mencionado a questão de carga e descarga. O tema é prudente e que o mesmo possa ser melhor esclarecido. Sugeriu que seja caminhado no sentido de esclarecer que só ocorresse quando houver a carga e a descarga caracterizada.

Evaldo destacou que está de acordo com a proposição pois o tema não está claro.

ENCAMINHAMENTOS

Clara sugeriu que possamos marcar uma nova reunião após as considerações que forem enviadas pelas unidades estaduais e que tenhamos mais tempo para avaliar os temas que não foram consenso dentro do grupo.

Memória – Reunião do GT Logística

Brasília, 5 de maio de 2020.

Tendo em mãos todas as considerações, podemos agendar nova reunião para o início de junho e assim validar o posicionamento final do Grupo de Trabalho.

Evaldo ainda sugeriu que fosse encaminhado para os estados o material que o João Gogola elaborou para assim subsidiar as discussões e dar uma orientação melhor para os estados.