

RESOLUÇÃO 5.899/200

ANÁLISE E COMPARAÇÃO

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou, nesta quinta-feira (16/7), a Resolução nº 5.899/2020, que altera as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC).

A norma faz parte da revisão regulatória prevista pela Lei nº 13.703/2018. Entenda as etapas de implementação da PNPM.

Histórico – A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (Tabela de Frete) foi estabelecida pela Medida Provisória nº 832/2018 e convertida na Lei nº 13.703/2018.

I- RELATÓRIO FINAL DA CONSULTA PÚBLICA



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

RELATÓRIO FINAL DA CONSULTA PÚBLICA

PROCESSO nº: 50500.022804/2020-59

ASSUNTO: Relatório Final da Consulta Pública nº 001/2020

1. INTRODUÇÃO

A Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, cabendo à Agência Nacional de Transportes Terrestres a competência de publicar norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas pelo legislador, bem como a planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos. Ainda, estabeleceu no §1º do artigo 5º que a publicação dos pisos e da planilha ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, e que os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

A Fundação de Estudos Agrários Luiz de Queiroz (FEALQ) foi contratada pela ANTT (Contrato Administrativo nº 041/2018) para execução do projeto de *“revisão de metodologia de definição, monitoramento e atualização de dados e informações com vistas à implementação da política nacional de pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas e à adequação da tabela de fretes”*, por 3 ciclos regulatórios, publicados em 20/07/2019, 20/01/2020 e agora em 20/07/2020.

Dos resultados dos estudos do primeiro ciclo resultou, após realização da Audiência Pública 002/2019, na publicação da Resolução ANTT nº 5.849 em dia 18 de julho de 2019, atualizando a metodologia de cálculo de

piso mínimo de frete. Dos resultados dos estudos do segundo ciclo resultou, após realização da Audiência Pública 017/2019, na publicação da Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, atualizando a metodologia de cálculo de piso mínimo de frete.

Dando continuidade aos ciclos de execução do projeto, foi submetida à Consulta Pública nº 001/2020 a minuta de resolução com o objetivo de submeter à sociedade proposta de Resolução alterando a Resolução nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que estabelece as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - PNPM-TRC, como parte do processo de participação e controle social. O Procedimento de Consulta Pública, conduzido pela ANTT, é regido pela Resolução ANTT nº 5.624/2017.

2. OBJETO

A Consulta Pública nº 001/2020, aberta ao público, teve por objetivo de submeter à sociedade proposta de Resolução alterando a Resolução nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que estabelece as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - PNPM-TRC.

3. DATAS E PRAZOS

O prazo para envio de contribuições por escrito, por via postal ou eletrônica, foi aberto às 9 horas (horário de Brasília) do dia 30 de abril de 2020, até as 18 horas (horário de Brasília) do dia 16 de junho de 2020.

4. DELIBERAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO DA CONSULTA PÚBLICA 001/2020

A abertura da Consulta Pública foi autorizada pela Deliberação da Diretoria Colegiada nº 214, de 22 de abril de 2020.

5. RESPONSÁVEL PELA CONDUÇÃO

A Consulta Pública nº 001/2020 teve como responsáveis: a) os servidores Rodrigo Lúcius de Amorim e Alam Gonçalves Guimarães, presidente e secretário respectivamente, da Consulta Pública; b) os servidores André Sousa Ramos e Lana Araújo Rodrigues, suplente do presidente e suplente do secretário.

6. DOCUMENTOS DISPONIBILIZADOS PARA CONTRIBUIÇÕES E PARA EMBASAMENTO TÉCNICO E PROCEDIMENTAL

Os avisos e documentos que fundamentaram o procedimento de participação e controle social foram disponibilizados, no seguinte endereço eletrônico:

<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=416>

A lista dos documentos técnicos e a respectiva data em que foram submetidos à mencionada Consulta Pública é apresentada na Figura 1.

Anexo	Data de cadastro
NotaTecnicaSEIn9682020GERETSUROCDIR.pdf	23/04/2020
MinutadeResolucao.pdf	23/04/2020
AnexodaMinutadeResolucao.pdf	23/04/2020
RelatorioTecnico da FEALQ.pdf	23/04/2020
Deliberacaon2142020ConverteaAP0032020emCP012020.pdf	23/04/2020
TextoInformativoResumido3CicloRegulatorioPNPMTRC.pdf	23/04/2020
ProcedimentosAplicaveisCP012020.pdf	23/04/2020
Deliberacaon2142020ConverteaAP03emCP01.pdf	28/04/2020

Figura 1. Lista de documentos técnicos disponibilizados na CP nº 001/2020.

7. REGISTRO CONSOLIDADO DAS MANIFESTAÇÕES

Ao longo do período aberto para recebimento de contribuições da Consulta Pública 001/2020 foram recebidos 74 protocolos de contribuições escritas por meio eletrônico. Esses protocolos foram enviados por meio de Formulário de Envio de Contribuições – disponível no endereço eletrônico da ANTT. Durante o referido período, a evolução do recebimento das contribuições é apresentada na Figura 2, cabendo o destaque de que aproximadamente 98% das mesmas foram enviadas nos últimos dois dias do período.

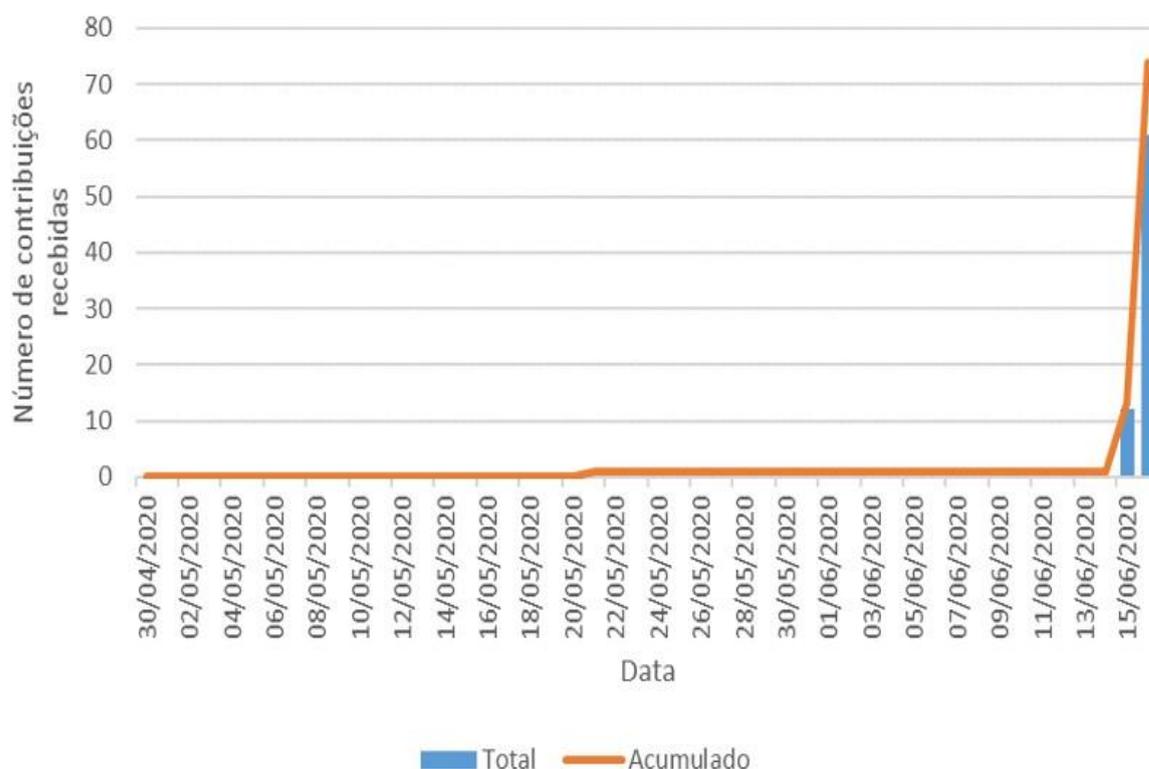


Figura 2. Evolução do envio das contribuições no portal da ANTT.

A totalidade dos protocolos somam 92 contribuições. A Tabela 1 sintetiza as principais informações relacionadas a cada um dos protocolos abertos.

Protocolo	Participante	Segmento / Tipo	Data
CP12020- 1	GRECA DISTRIBUIDORA DE ASFALTOS S/A	Prestador do serviço de transporte	21/05/2020
CP12020- 2	ASSOCIACAO BRASILEIRA DE CRIADORES DE SUINOS	Entidade representativa de usuários	15/06/2020
CP12020- 3	ASSOCIACAO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DISTRIBUIDORAS DE ASFALTOS	Entidade representativa de prestador do serviço	15/06/2020
CP12020- 4	DIEGO GUIMARAES DOS SANTOS	Usuário/cidadão	15/06/2020
CP12020- 5	DIEGO GUIMARAES DOS SANTOS	Usuário/cidadão	15/06/2020
CP12020- 6	DIEGO GUIMARAES DOS SANTOS	Usuário/cidadão	15/06/2020
CP12020- 7	DIEGO GUIMARAES DOS SANTOS	Usuário/cidadão	15/06/2020
CP12020- 8	DIEGO GUIMARAES DOS SANTOS	Usuário/cidadão	15/06/2020
CP12020- 9	DIEGO GUIMARAES DOS SANTOS	Usuário/cidadão	15/06/2020
CP12020- 10	DIEGO GUIMARAES DOS SANTOS	Usuário/cidadão	15/06/2020
Protocolo	Participante	Segmento / Tipo	Data
CP12020- 11	DIEGO GUIMARAES DOS SANTOS	Usuário/cidadão	15/06/2020
CP12020- 12	DIEGO GUIMARAES DOS SANTOS	Usuário/cidadão	15/06/2020
CP12020- 13	DIEGO GUIMARAES DOS SANTOS	Usuário/cidadão	15/06/2020
CP12020- 14	ASSOCIACAO BRASILEIRA DE PROTEINA ANIMAL	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020- 15	GRECA DISTRIBUIDORA DE ASFALTOS S/A	Prestador do serviço de transporte	16/06/2020
CP12020- 16	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020- 17	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020- 18	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020- 19	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020- 20	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020

CP12020-21	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020-22	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020-23	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020-24	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020-25	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020-26	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020-27	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020-28	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020-29	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DE ALIMENTACAO ANIMAL	Usuário	16/06/2020
CP12020-30	ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS BRASILEIRAS	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
Protocolo	Participante	Segmento / Tipo	Data
CP12020-31	ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS BRASILEIRAS	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-32	ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS BRASILEIRAS	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-33	FEDERACAO DAS INDUSTRIAS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-34	FEDERACAO DAS INDUSTRIAS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-35	FEDERACAO DAS INDUSTRIAS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL	Entidade representativa de usuários	16/06/2020

CP12020-36	SETCEPAR - SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS NO ESTADO DO PARANA	Entidade representativa de prestador do serviço	16/06/2020
CP12020-37	FEDERACAO EMPRESAS TRANSPORTES CARGA ESTADO DO R G SUL	Entidade representativa de prestador do serviço	16/06/2020
CP12020-38	DANIEL FELIPE MARRA E ROSA	Usuário/cidadão	16/06/2020
CP12020-39	SINDICATO DA INDUSTRIA DE PERFUMARIA E ARTIGOS DE TOUCADOR NO ESTADO DE SAO PAULO	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-40	SINDICATO DA INDUSTRIA DE PERFUMARIA E ARTIGOS DE TOUCADOR NO ESTADO DE SAO PAULO	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-41	SINDICATO DA INDUSTRIA DE PERFUMARIA E ARTIGOS DE TOUCADOR NO ESTADO DE SAO PAULO	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-42	SINDICATO DA INDUSTRIA DE PERFUMARIA E ARTIGOS DE TOUCADOR NO ESTADO DE SAO PAULO	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-43	ANUT - ASSOCIACAO NACIONAL DOS USUARIOS DO TRANSPORTE DE CARGA	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-44	ANUT - ASSOCIACAO NACIONAL DOS USUARIOS DO TRANSPORTE DE CARGA	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-45	ANUT - ASSOCIACAO NACIONAL DOS USUARIOS DO TRANSPORTE DE CARGA	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-46	ASSOCIACAO BRASILEIRA DA INDUSTRIA QUIMICA	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-47	ASSOCIACAO BRASILEIRA DAS INDUSTRIAS DE OLEOS VEGETAIS	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-48	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-49	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-50	IBA - INDUSTRIA BRASILEIRA DE ARVORES	Entidade representativa do setor de floresta plantada (usuário da	16/06/2020

Protocolo	Participante	Segmento / Tipo	Data
		modalidade de transporte)	
CP12020-51	ASSOCIACAO BRASILEIRA DA INDUSTRIA DO ARROZ	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-52	SINDICATO NACIONAL DA INDUSTRIA DO CIMENTO	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-53	ABOL - ASSOCIACAO BRASILEIRA DE OPERADORES LOGISTICOS	Entidade representativa de prestador do serviço	16/06/2020
CP12020-54	CONFEDERACAO NACIONAL DA INDUSTRIA	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-55	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-56	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-57	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-58	ANA CLARA KLEIN PEGORIM	Trabalhador do setor	16/06/2020
CP12020-59	ASSOCIACAO BRASILEIRA DAS INDUSTRIAS DE REFRIGERANTES E BEBIDAS NAO ALCOOLICAS	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-60	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-61	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-62	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-63	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-64	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de	16/06/2020

		usuários	
CP12020-65	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-66	SINDICATO E ORGANIZACAO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DO P	Entidade representativa de usuários	16/06/2020
CP12020-67	ASSOCIACAO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGISTICA	Entidade representativa de prestador do serviço	16/06/2020
CP12020-68	ASSOCIACAO NACIONAL DO TRANSPORTE DE CARGAS E LOGISTICA	Entidade representativa de prestador do serviço	16/06/2020
CP12020-69	FEDERACAO EMPRESAS TRANSPORTES CARGA ESTADO DO R G SUL	Entidade representativa de prestador do serviço	16/06/2020
CP12020-70	FEDERACAO NACIONAL DAS DISTRIBUIDORAS DE COMBUSTIVEIS, GAS NATURAL E BIOCOMBUSTIVEIS - BRASILCOM	EMBARCADOR	16/06/2020
Protocolo	Participante	Segmento / Tipo	Data
CP12020-71	PETROBAHIA S/A	Usuário	16/06/2020
CP12020-72	SINDICATO NAC DAS EMP DIST DE COMB E DE LUBRIFICANTES	Entidade representativa de contratantes do serviço de transporte	16/06/2020
CP12020-73	ASSOCIACAO BRASILEIRA DE TRANSPORTE E LOGISTICA DE PRODUTOS PERIGOSOS	Entidade representativa de prestador do serviço	16/06/2020
CP12020-74	ASSOCIACAO BRASILEIRA DAS INDUSTRIAS DA ALIMENTACAO	Entidade representativa de usuários	16/06/2020

Tabela 1. Manifestações escritas recebidas via portal da ANTT (PARTICIPANTT).

Houve também o envio de cinco contribuições por email e uma via SEI, identificadas com os seguintes protocolos:

- CP21020-Email-1, enviado pela Associquim;
- CP21020-Email-2, enviado pela CNTTL;
- CP21020-Email-3, enviado pela ABIA;
- CP12020-Email-4, enviado pela Mondelez; e
- CP12020-SEI-1, enviado pela ANDA.

8. DESCRIÇÃO DOS PROCEDIMENTOS REALIZADOS

A realização da Consulta Pública nº 001/2019 por esta Agência Reguladora seguiu os procedimentos previstos na Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017. Os seguintes documentos foram publicados

1. Nota Técnica SEI nº 968/2020/GERET/SUROC/DIR;
2. Minuta de Resolução;
3. Anexo da Minuta de Resolução;
4. Relatório Técnico da FEALQ;
5. Deliberação ANTT nº 214/2020, que converte a AP 003/2020 em CP 001/2020;
6. Texto Informativo Resumido 3 Ciclo Regulatório da PNPM-TRC;
7. Procedimentos aplicáveis à Consulta Pública 001/2020;
8. Contribuições recebidas via e-mail;
9. Contribuições recebidas via SEI; e
10. Contribuições recebidas diretamente pelo site da CP 001/2020.

9. REPRODUÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES

Todas as manifestações, em sua íntegra, estão disponíveis em anexos neste relatório, sendo: (I) Anexo das contribuições via Sistema Participante - SEI 3695031; (II) Anexo das contribuições recebidas por email - SEI 3695036 e (III) Anexo das contribuições recebidas via Sistema SEI - 3695048. Também foram disponibilizadas no endereço eletrônico da ANTT, no link da Consulta Pública nº 001/2020.

10. DIVULGAÇÃO DO EVENTO

A Consulta Pública nº 001/2020 foi divulgada por meio de Aviso, publicado no Diário Oficial da União, Seção 3, pág. 77 do dia 23 de abril de 2020. Também houve divulgação no jornal Folha de São Paulo, pág A22, do dia 29 de abril de 2020.

11. CONCLUSÃO

As contribuições recebidas no âmbito da Consulta Pública 001/2020 foram analisadas tecnicamente (3695812) e as que foram aceitas estão incorporadas à minuta de Resolução (3695814)

Concluída a apreciação das contribuições recebidas por intermédio do Processo de Participação e Controle Social da Consulta Pública nº 001/2020, propõe-se o encaminhamento do presente relatório para análise e aprovação da Diretoria Colegiada, com posterior divulgação no endereço eletrônico da ANTT.

II- ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES

1. ALTERAÇÕES REALIZADAS APÓS ANÁLISE DAS CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS EM CONSULTA PÚBLICA

Após análise das contribuições recebidas durante o período da Consulta Pública 001/2020, alterações diversas foram feitas na proposta para o PNPM-TRC. As modificações e devidas justificativas são apresentadas nesta seção do Relatório, estruturadas em tópicos para melhor organização do conteúdo.

1.1. Preço do diesel

De modo a adequar os valores estabelecidos para o piso mínimo do transporte rodoviário de cargas no Brasil, foi realizada a atualização do valor junto ao site da ANP, referente ao preço ao consumidor (valor utilizado: R\$3,136 por litro, conforme Figura 1) no período entre 14 e 20 de junho de 2020.

Síntese dos Preços Praticados - Brasil
Resumo I
Período : de 14/06/2020 a 20/06/2020

DADOS BRASIL											
PRODUTO	UNIDADE	Nº DE POSTOS PESQUISADOS	Preço ao Consumidor					Preço Distribuidora			
			PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO	MARGEM MÉDIA	PREÇO MÉDIO	DESVIO PADRÃO	PREÇO MÍNIMO	PREÇO MÁXIMO
GLP	R\$/13kg	4357	69,68	7,56	50,00	115,00	17,51	52,17	7,34	39,40	87,50
GNV	R\$/m3	292	3,100	0,304	2,389	3,999	0,968	2,132	0,186	1,866	2,596
Gasolina	R\$/l	5770	3,986	0,302	3,090	5,690	0,484	3,502	0,250	2,770	4,377
Diesel	R\$/l	3009	3,048	0,241	2,540	4,950	0,440	2,608	0,134	2,181	3,158
Diesel S10	R\$/l	4824	3,136	0,258	2,550	5,070	0,481	2,655	0,148	2,221	3,378
Etanol	R\$/l	5127	2,681	0,498	2,039	4,799	0,374	2,307	0,365	1,638	3,905

Figura 1. Preço dos combustíveis.
Fonte: ANP (2020).

1.2. Taxa de remuneração do capital

Na dia 26 de junho de 2020, conforme informações divulgadas no site do Banco Central do Brasil, a taxa básica de juros da economia (Taxa SELIC) tem o valor de 2,25% ao ano. Com esse patamar da Taxa SELIC, a taxa de remuneração da poupança tem valor igual a 1,575% ao ano (equivalente a 70% da taxa SELIC), o que corresponde a uma remuneração mensal de 0,13125%.

1.3. Valor de aquisição do cavalo-trator (VN)

Foi realizada a atualização dos preços do cavalo-trator, conforme informações obtidas junto à FIPE (Figura 2, Figura 3, Figura 4, Figura 5, Figura 6, Figura 7 e Figura 8).

Mês de referência:	junho de 2020
Código Fipe:	509280-9
Marca:	MERCEDES-BENZ
Modelo:	Atego 1419 2p (diesel) (E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	lhk4c0jr5zcd
Data da consulta	segunda-feira, 15 de junho de 2020 14:15
Preço Médio	R\$ 215.996,00

Figura 2. Preço do Atego 1419.

Fonte: FIPE (2020).

Mês de referência:	junho de 2020
Código Fipe:	509275-2
Marca:	MERCEDES-BENZ
Modelo:	Axor 2544 S/LS 6x2 2p (diesel) (E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	ttvg7hw65ycd
Data da consulta	segunda-feira, 15 de junho de 2020 14:17
Preço Médio	R\$ 409.832,00

Figura 3. Preço do Axor 2544.

Fonte: FIPE (2020).

Mês de referência:	junho de 2020
Código Fipe:	515141-4
Marca:	VOLKSWAGEN
Modelo:	24-280 E Constel. 6x2 2p (diesel)(E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	px2jmcsqdsd
Data da consulta	segunda-feira, 15 de junho de 2020 14:18
Preço Médio	R\$ 306.826,00

Figura 4. Preço do 24-280.

Fonte: FIPE (2020).

Mês de referência:	junho de 2020
Código Fipe:	515138-4
Marca:	VOLKSWAGEN
Modelo:	19-330 E Constellation 2p (diesel)(E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	p4pwsnw42ycd
Data da consulta	segunda-feira, 15 de junho de 2020 14:19
Preço Médio	R\$ 312.476,00

Figura 5. Preço do 19-330.

Fonte: FIPE (2020).

Mês de referência:	junho de 2020
Código Fipe:	516173-8
Marca:	VOLVO
Modelo:	VM 270 4x2 2p (diesel) (E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	n2cs0drf3pcd
Data da consulta	segunda-feira, 15 de junho de 2020 14:50
Preço Médio	R\$ 284.053,00

Figura 6. Preço do VM 270.

Fonte: FIPE (2020).

Mês de referência:	junho de 2020
Código Fipe:	513273-8
Marca:	SCANIA
Modelo:	R-450 A 6x4 2p (diesel)(E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	z1xhydsf6dcd
Data da consulta	segunda-feira, 15 de junho de 2020 14:22
Preço Médio	R\$ 548.056,00

Figura 7. Preço do R-450 (6x4).

Fonte: FIPE (2020).

Mês de referência:	junho de 2020
Código Fipe:	516176-2
Marca:	VOLVO
Modelo:	FM 460 6x4 (diesel)(E5)
Ano Modelo:	Zero KM
Autenticação	yc76k90xpncd
Data da consulta	segunda-feira, 15 de junho de 2020 14:21
Preço Médio	R\$ 504.000,00

Figura 8. Preço do FM-460 (6x4).

Fonte: FIPE (2020).

1.4. Preço dos pneus

Foi realizada uma nova coleta de preços dos pneus ao longo do mês de junho de 2020, de forma a atualizar o indicador utilizado na PNPM-TRC. Essa coleta de informações respeitou as premissas definidas no plano amostral apresentado no ciclos regulatórios anteriores (total de 60 informações amostradas ao longo do território nacional). Baseado nesse novo conjunto de informações, tem-se o valor de R\$ 1.735,00 como o valor do pneu direcional e R\$ 1.920,00 como o valor do pneu de tração (vide Figura 9).



Figura 9. Distribuição dos dados amostrados (preço dos pneus). Fonte: ESALQ-LOG (2020).

1.5. Preço do óleo do motor

A nova coleta de informações para atualização do preço do óleo do motor foi realizada ao longo do mês de junho de 2020. Foram coletadas 194 informações de preços conforme orientação do plano amostral, R\$ 14,50 por litro o preço de referência adotado nesse ciclo regulatório da PNPM-TRC (vide Figura 10).



Figura 10. Distribuição dos dados amostrados (preço do óleo do motor). Fonte: ESALQ-LOG (2020).

1.6. Preço do óleo da transmissão

A atualização do preço do óleo da transmissão, conforme apresentado na Figura 11, estabelece o valor de R\$ 18,00 por litro. Tal valor é referente à mediana dos valores amostrados (total de 144 informações) ao longo do mês de junho de 2020.

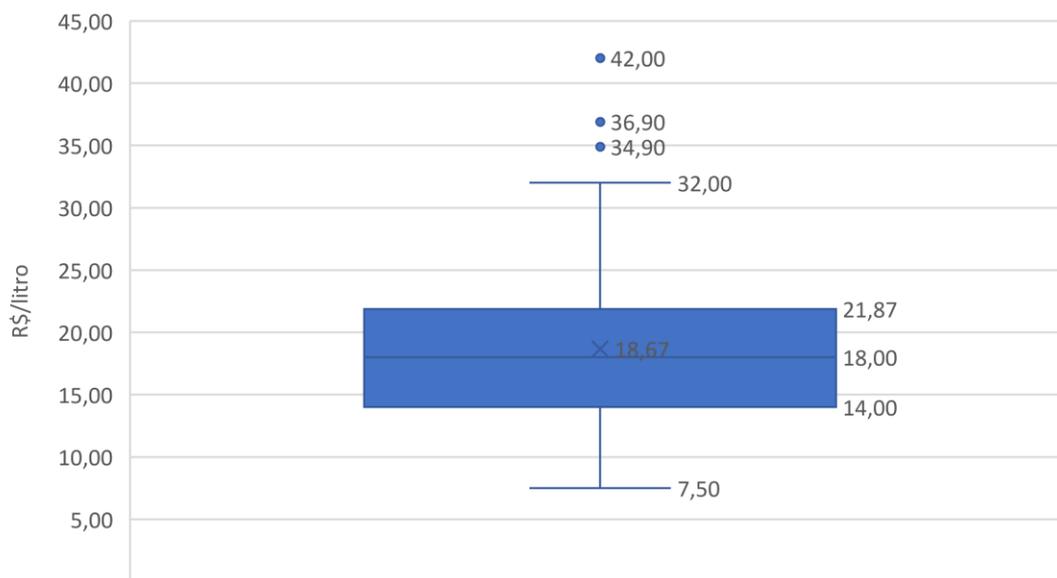


Figura 11. Distribuição dos dados amostrados (preço do óleo da transmissão). Fonte: ESALQ-LOG (2020).

1.7. Preço do Arla

Conforme apresentado na Figura 12, o preço de referência do arla é de R\$ 2,75 por litro. Esse é o valor da mediana da amostragem realizada, composta por um total de 128 informações oriundas de agentes do mercado (estabelecimentos que comercializam o produto).

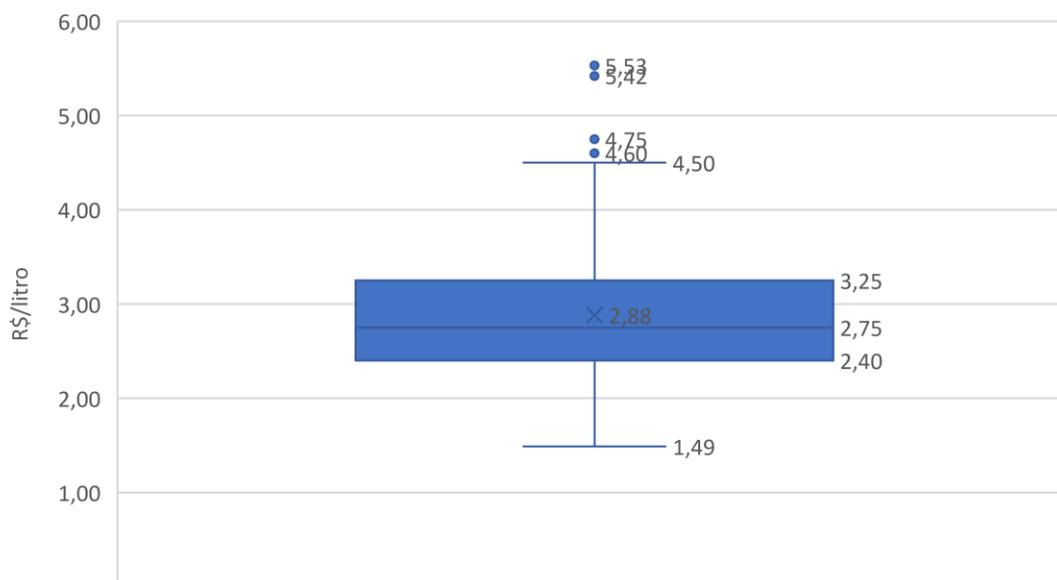


Figura 12. Distribuição dos dados amostrados (preço do arla). Fonte: ESALQ-LOG (2020).

1.8. Fator de desconto do pagamento do retorno vazio

Em decorrência das mudanças nas condições de mercado, foi realizado o novo cálculo do fator de desconto do pagamento do retorno vazio e não foi observada variação. Mantendo o valor o pagamento do retorno vazio aplicado no coeficiente de deslocamento em 92%.

A partir dos questionários aplicado no segundo ciclo regulatório, ficou evidente que o retorno vazio apresenta mudanças nos indicadores de velocidade média e rendimento do consumo de combustível, os quais afetam os custos variáveis da operação, especificamente o custo de deslocamento. Para o cálculo do fator de desconto do retorno vazio no coeficiente de custo de deslocamento (CCD), o procedimento realizado foi o seguinte:

- i. Cálculo do coeficiente de deslocamento na situação típica (carregada) para as doze categorias de cargas na modalidade de composição veicular lotação.
- ii. Cálculo do coeficiente de deslocamento na situação de retorno (vazio) para as doze categorias de cargas na modalidade de composição veicular lotação, incorporando modificações nos parâmetros: (a) melhoria de 10% na velocidade média; e (b) melhoria de 13,1% no rendimento do consumo de combustível. Especificamente ainda, adotou-se a velocidade de 60 km/h como limite máximo de velocidade média e no caso especificamente do rendimento médio, foi considerada a diferença média observada entre as diferenças médias dos declarantes que apresentaram tanto a velocidade média carregado quanto vazio.
- iii. Cálculo da diferença percentual, considerando o valor inteiro obtido, entre o coeficiente de deslocamento na situação de retorno e na situação típica.

A Tabela 1 apresenta as diferenças percentuais dos coeficientes de custo de deslocamento nas situações carregado e vazio de carga lotação. Nesse contexto, o valor médio da diferença entre carregado e vazio é de 8% no custo de deslocamento. Ou seja, o coeficiente de custo de deslocamento do retorno vazio é 92%, em média, do custo de deslocamento da composição veicular carregada.

Tabela 1 – Variações percentuais dos coeficientes de custo de deslocamento nas situações carregado e vazio de carga lotação

Categoria/eixos	2	3	4	5	6	7	9
Granel sólido	-8,6%	-8,6%	-8,2%	-8,2%	-8,2%	-7,8%	-7,7%
Granel líquido	-8,5%	-8,5%	-8,1%	-8,1%	-8,2%	-7,7%	-7,7%
Frigorificada	-8,8%	-8,8%	-8,5%	-8,5%	-8,5%	-8,1%	-8,1%
Containerizada		-8,6%	-8,2%	-8,2%	-8,2%	-7,8%	-7,7%
Carga Geral	-8,6%	-8,6%	-8,2%	-8,2%	-8,2%	-7,8%	-7,7%
Neogranel	-3,7%	-8,6%	-8,2%	-8,2%	-8,2%	-7,8%	-7,7%
Perigosa (granel sólido)	-8,0%	-8,1%	-7,8%	-7,8%	-7,9%	-7,5%	-7,5%
Perigosa (granel líquido)	-8,0%	-8,1%	-7,8%	-7,8%	-7,9%	-7,6%	-7,5%
Perigosa (frigorificada)	-8,3%	-8,4%	-8,2%	-8,2%	-8,2%	-7,9%	-7,9%

Perigosa (containerizada)		-8,5%	-8,2%	-8,2%	-8,2%	-7,8%	-7,8%
Perigosa (carga geral)	-8,5%	-8,5%	-8,2%	-8,2%	-8,2%	-7,8%	-7,8%
Carga Granel Pressurizada				-8,2%	-8,2%		-7,8%
Total				-8%			

Protocolo CP12020-48 (OCEPAR)

Dispositivo analisado	<p>Art. 1º Alterar inciso XIV do art. 2º da Resolução 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>"Art. 2º...</p> <p>XIV - frete: pagamento realizado ao transportador rodoviário remunerado de cargas, referente ao serviço de transporte para a movimentação de cargas realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros, com origem e desno fixados em contrato;" (NR)</p>
Descrição da análise	<p>Inserção Art.2º</p> <p>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).</p>
Justificativa da análise	<p>Justificativa: O transporte de cargas vivas não foi diretamente tratado na minuta da resolução proposta, considerando que mais de 16 milhões de frangos são</p>

	<p>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.</p>
<p>Resposta da equipe técnica</p>	<p><u>Contribuição rejeitada.</u></p> <p>Conforme definição legal, a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas dispõe que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei. Trata-se, portanto, da definição de valores mínimos para o transporte rodoviário de carga, sendo diferente de uma situação em que é proposto um tabelamento dos valores praticados no mercado.</p> <p>Especificamente sobre a criação de uma nova categoria de carga que trate exclusivamente do transporte de animais vivos, a análise das contribuições recebidas durante a Audiência Pública 017/2019 teve como entendimento que esse tipo de transporte apresenta aderência à categoria de carga geral ou carga geral de alto desempenho. Portanto, não se justifica a criação de uma nova categoria específica para o setor, tendo em vista que a PNPM-TRC deve ser pautada em uma categorização finita dos tipos de carga, visando a boa aplicação e fiscalização dos pisos de frete. Ressalte-se, entretanto, que apesar da aderência ao tipo de carga aqui citado, a correta caracterização, para efeito de cálculo dos pisos mínimos, depende da avaliação da situação concreta e é de responsabilidade do contratante e/ou do subcontratante dos serviços.</p>

Protocolo CP12020-49 (OCEPAR)

<p>Dispositivo analisado</p>	<p>Art. 1º Alterar inciso XIV do art. 2º da Resolução 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que passa a vigorar com a</p>
------------------------------	--

	<p>seguinte redação:</p> <p>"Art. 2º...</p> <p>XIV - frete: pagamento realizado ao transportador rodoviário remunerado de cargas, referente ao serviço de transporte para a movimentação de cargas realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros, com origem e desno fixados em contrato;" (NR)</p>
Descrição da análise	<p>Alteração Art.11º</p> <p>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;</p>
Justificativa da análise	<p>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 a 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.</p>
Resposta da equipe técnica	<p><u>Contribuição rejeitada.</u></p> <p>Não compete à ANTT determinar a validade ou não da PNPM-TRC, tendo em vista sua implementação por meio de Lei Federal. A Consulta Pública 001/2020 não trata da validade ou não da legislação que regulamenta a PNPM-TRC. Além disso, cabe adicionar que o Art. 4º da Lei 13.703/18, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, dispõe que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu</p>

	frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.
--	--

Protocolo CP12020-55 (OCEPAR)

Dispositivo analisado	Art. 2º Alterar o anexo II da Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que passa a vigorar na forma do Anexo desta Resolução.
Descrição da análise	Alteração Item a – ANEXO I Exclusão da alínea “v” no caso de contratação de frete de autônomos
Justificativa da análise	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.
Resposta da equipe técnica	<u>Contribuição rejeitada</u> Manteve-se na metodologia de cálculo dos valores da PNPM-TRC a estrutura inicialmente proposta para o “Custo de mão de obra do motorista”, por entender a necessidade de se estabelecer um valor de remuneração como parte dos custos operacionais. Tal estrutura é a mesma oriunda dos ciclos regulatórios anteriores, a qual já foi discutida e consolidada durante a Audiência Pública 002/2019 e a Audiência Pública 017/2019. Cabe enfatizar que o salário do motorista não é interpretado como lucro de Transportadores Autônomos de Carga, e sim um componente do custo operacional.

Protocolo CP12020-56 (OCEPAR)

<p>Dispositivo analisado</p>	<p>Art. 1º Alterar inciso XIV do art. 2º da Resolução 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>"Art. 2º...</p> <p>XIV - frete: pagamento realizado ao transportador rodoviário remunerado de cargas, referente ao serviço de transporte para a movimentação de cargas realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros, com origem e desno fixados em contrato;" (NR)</p>
<p>Descrição da análise</p>	<p>Inserção Art.9º</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.
<p>Justificativa da análise</p>	<p>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.</p>
<p>Resposta da equipe técnica</p>	<p><u>Contribuição rejeitada</u></p> <p>O Art. 4º da Lei 13.703/18, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, dispõe que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei. Dessa forma, sua aplicação deverá ocorrer para todos os transportadores que exerçam o transporte rodoviário remunerado de cargas.</p>

Protocolo CP12020-57 (OCEPAR)

<p>Dispositivo analisado</p>	<p>Art. 1º Alterar inciso XIV do art. 2º da Resolução 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>"Art. 2º...</p> <p>XIV - frete: pagamento realizado ao transportador rodoviário remunerado de cargas, referente ao serviço de transporte para a movimentação de cargas realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros, com origem e desno fixados em contrato;" (NR)</p>
<p>Descrição da análise</p>	<p>Inserção Art.9º</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.
<p>Justificativa da análise</p>	<p>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.</p>
<p>Resposta da equipe técnica</p>	<p><u>Contribuição rejeitada</u></p> <p>O Art. 4º da Lei 13.703/18, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, dispõe que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei. Dessa forma, sua aplicação deverá ocorrer para todos os transportadores que exerçam o transporte rodoviário remunerado de cargas.</p>

Protocolo CP12020-61 (OCEPAR)

Dispositivo analisado	Art. 2º Alterar o anexo II da Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que passa a vigorar na forma do Anexo desta Resolução.
Descrição da análise	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 da análise	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.
Resposta da equipe técnica	<u>Contribuição rejeitada.</u>

	<p>Conforme definição legal, a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas dispõe que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei. Trata-se, portanto, da definição de valores mínimos para o transporte rodoviário de carga, sendo diferente de uma situação em que é proposto um tabelamento dos valores praticados no mercado.</p> <p>Especificamente sobre a criação de uma nova categoria de carga que trate exclusivamente do transporte de animais vivos, a análise das contribuições recebidas durante a Audiência Pública 017/2019 teve como entendimento que esse tipo de transporte apresenta aderência à categoria de carga geral ou carga geral de alto desempenho. Portanto, não se justifica a criação de uma nova categoria específica para o setor, tendo em vista que a PNPM-TRC deve ser pautada em uma categorização finita dos tipos de carga, visando a boa aplicação e fiscalização dos pisos de frete. Ressalte-se, entretanto, que apesar da aderência ao tipo de carga aqui citado, a correta caracterização, para efeito de cálculo dos pisos mínimos, depende da avaliação da situação concreta e é de responsabilidade do contratante e/ou do subcontratante dos serviços.</p>
--	---

Protocolo CP12020-62 (OCEPAR)

Dispositivo analisado	Art. 2º Alterar o anexo II da Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que passa a vigorar na forma do Anexo desta Resolução.
Descrição da análise	XVI - operação de transporte de alto desempenho: operação de transporte, especificada em contrato, com utilização de veículos de frotas dedicadas ou fidelizadas, para transporte das cargas definidas nos incisos de I à XII, respeitadas as legislações trabalhista e de trânsito, com tempo total de carga e descarga de até três horas, na qual o contratante se responsabiliza tanto pelo carregamento, quanto pelo descarregamento da carga;
Justificativa da análise	A classificação de frota de alto desempenho não deve estar atrelado a turnos, pois existem limitações de atuação em turnos em alguns produtos. Sugerimos manter a

	caracterização sem vincular a atuação em dois ou três turnos.
Resposta da equipe técnica	<p><u>Contribuição rejeitada</u></p> <p>A operação de transporte de alto desempenho foi definida para representar as operações que proporcionam uma maior utilização do ativo de transporte, em mais de dois turnos, e um tempo de carga e descarga reduzido, visto que o efeito combinado dessas condições proporciona expressiva redução dos custos fixos. Dessa forma, a última condição, por si só - tempo de carga e descarga reduzido - não é suficiente para proporcionar as economias retratadas por meio dos pisos de frete da categoria de alta performance.</p>

Protocolo CP12020-63 (OCEPAR)

Dispositivo analisado	<p>Art. 1º Alterar inciso XIV do art. 2º da Resolução 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>"Art. 2º...</p> <p>XIV - frete: pagamento realizado ao transportador rodoviário remunerado de cargas, referente ao serviço de transporte para a movimentação de cargas realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros, com origem e desno fixados em contrato;" (NR)</p>
Descrição da análise	<p>Alteração Art.</p> <p>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;</p>
Justificativa da análise	<p>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 a ANTT,</p>

	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.
Resposta da equipe técnica	<p><u>Contribuição rejeitada.</u></p> <p>Não compete à ANTT determinar a validade ou não da PNPM-TRC, tendo em vista sua implementação por meio de Lei Federal. A Consulta Pública 001/2020 não trata da validade ou não da legislação que regulamenta a PNPM-TRC. Além disso, cabe adicionar que o Art. 4º da Lei 13.703/18, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, dispõe que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.</p>

Protocolo CP12020-64 (OCEPAR)

Dispositivo analisado	<p>Art. 1º Alterar inciso XIV do art. 2º da Resolução 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>"Art. 2º...</p> <p>XIV - frete: pagamento realizado ao transportador rodoviário remunerado de cargas, referente ao serviço de transporte para a movimentação de cargas realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros, com origem e desno fixados em contrato;" (NR)</p>
Descrição da análise	<p>Alteração Art.</p> <p>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;</p>

<p>Justificativa da análise</p>	<p>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 a 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.</p>
<p>Resposta da equipe técnica</p>	<p><u>Contribuição rejeitada.</u></p> <p>Não compete à ANTT determinar a validade ou não da PNPM-TRC, tendo em vista sua implementação por meio de Lei Federal. A Consulta Pública 001/2020 não trata da validade ou não da legislação que regulamenta a PNPM-TRC. Além disso, cabe adicionar que o Art. 4º da Lei 13.703/18, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, dispõe que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei.</p>

Protocolo CP12020-65 (OCEPAR)

<p>Dispositivo analisado</p>	<p>Art. 1º Alterar inciso XIV do art. 2º da Resolução 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>"Art. 2º...</p> <p>XIV - frete: pagamento realizado ao transportador rodoviário remunerado de cargas, referente ao serviço de transporte para a movimentação de cargas realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros, com origem e desno fixados em contrato;" (NR)</p>
------------------------------	--

<p>Descrição da análise</p>	<p>Inserção Art.9º</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.
<p>Justificativa da análise</p>	<p>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.</p>
<p>Resposta da equipe técnica</p>	<p><u>Contribuição rejeitada</u></p> <p>A aplicação de condições diferenciadas da PNPM-TRC para situações de contratação em lote resultaria em um processo de fiscalização e auditoria bastante complexo, inviabilizando, por ora, esse tipo de ajuste.</p>

Protocolo CP12020-66 (OCEPAR)

<p>Dispositivo analisado</p>	<p>Art. 1º Alterar inciso XIV do art. 2º da Resolução 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que passa a vigorar com a seguinte redação:</p> <p>"Art. 2º...</p> <p>XIV - frete: pagamento realizado ao transportador rodoviário remunerado de cargas, referente ao serviço</p> <p>de transporte para a movimentação de cargas realizado em vias públicas, no território nacional, por conta</p>
------------------------------	---

	de terceiros, com origem e desno fixados em contrato;" (NR)
Descrição da análise	<p>Inserção Art.9º</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 da análise	<p>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.</p>
Resposta da equipe técnica	<p><u>Contribuição rejeitada.</u></p> <p>O Art. 4º da Lei 13.703/18, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, dispõe que o transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos pisos mínimos de frete fixados com base nesta Lei. Dessa forma, sua aplicação deverá ocorrer para todos os transportadores que exerçam o transporte rodoviário remunerado de cargas, tal como já decidido nos ciclos regulatórios anteriores.</p>

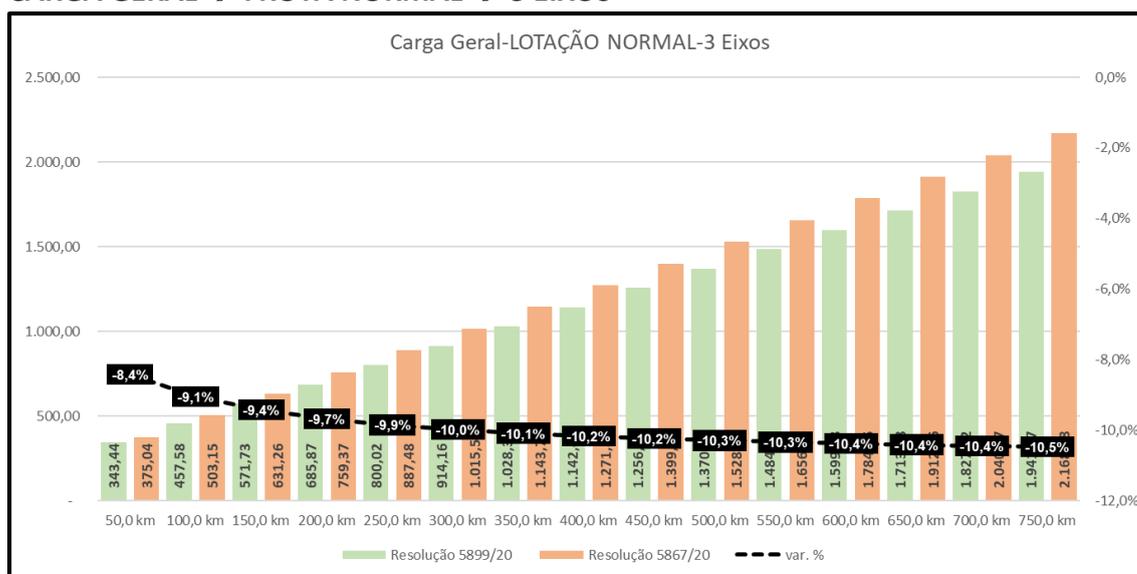
III- IMPACTO X VARIAÇÃO RESOLUÇÃO 5867/20 → 5899/20

Os quadros abaixo demonstram alguns exemplos da relação (variação), da resolução 5867/20 para a resolução 5899/20.

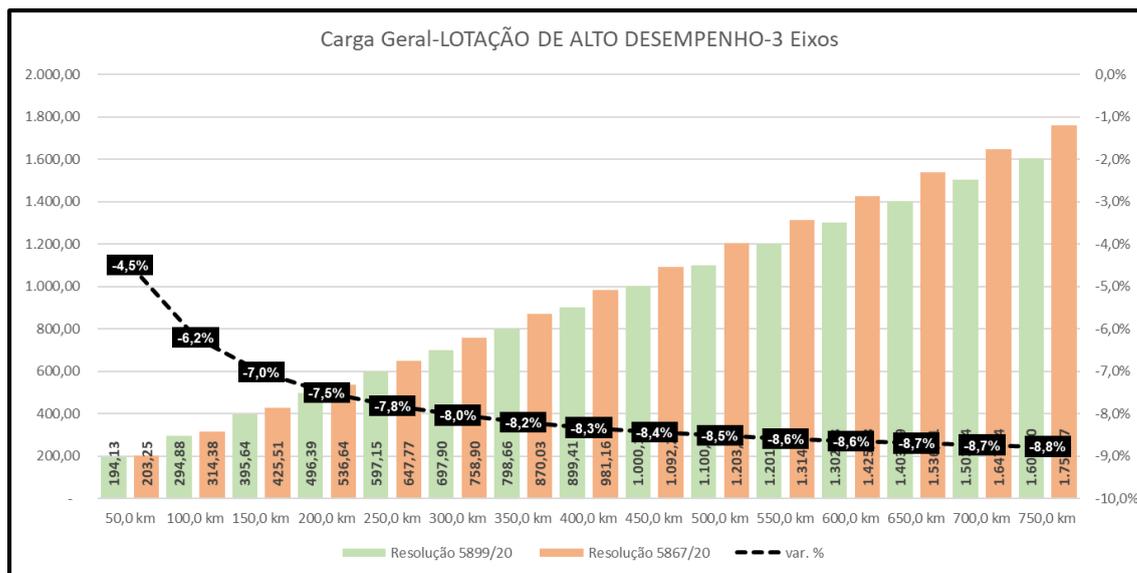
Ressaltamos que a análise é elaborada entre a resolução origem da AP 001/20 e a gerada após a consolidação da consulta. Neste interim existiu ainda a resolução 5867 de 14/01/20, que foi a aplicação de “gatilho” pela redução de óleo diesel.

Portanto os gráficos demonstram o resultado (variação) total da origem x resultado da AP 001/20.

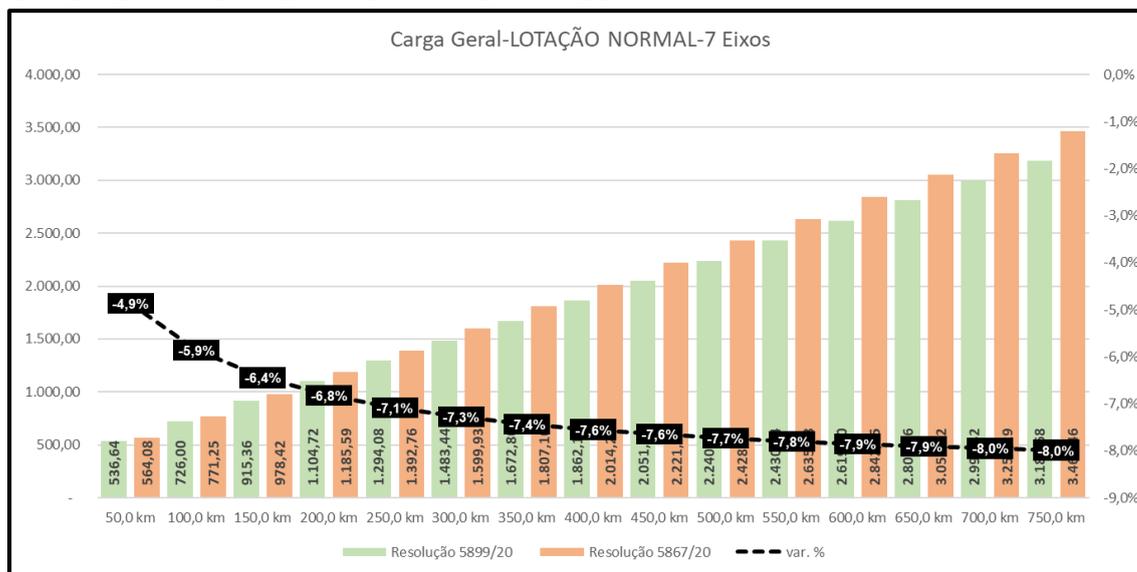
a) CARGA GERAL → FROTA NORMAL → 3 EIXOS



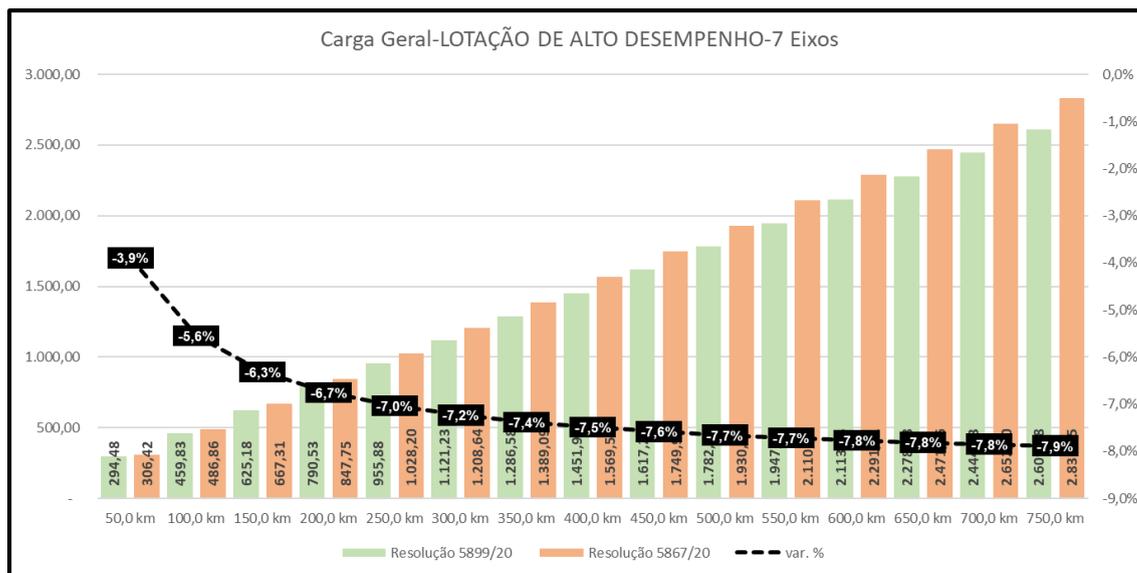
b) CARGA GERAL → FROTA ALTO DESEMPENHO → 3 EIXOS



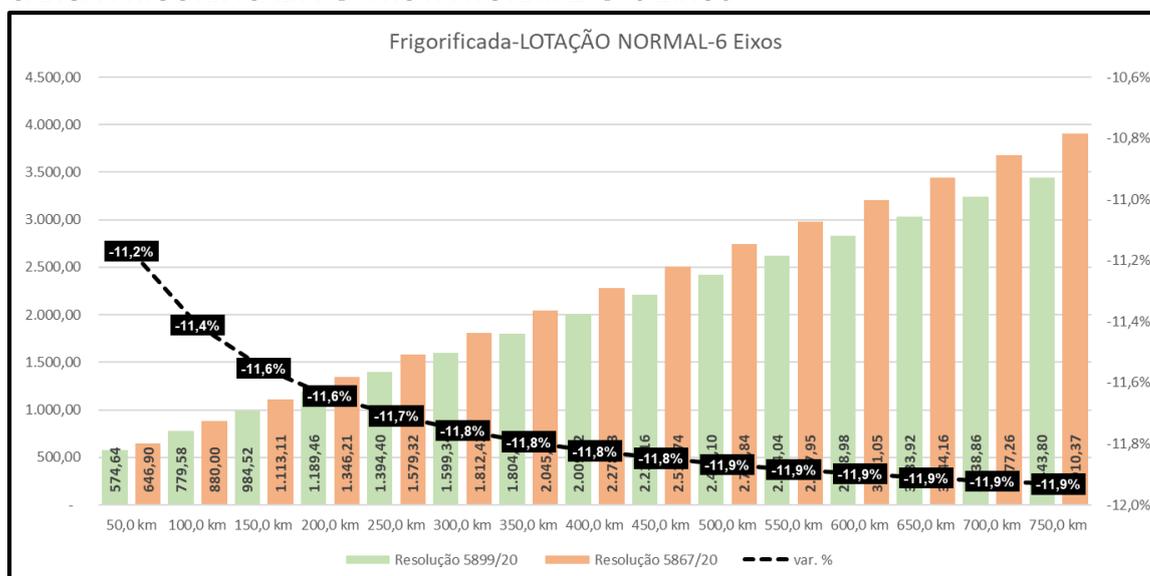
c) CARGA GERAL → FROTA NORMAL → 7 EIXOS



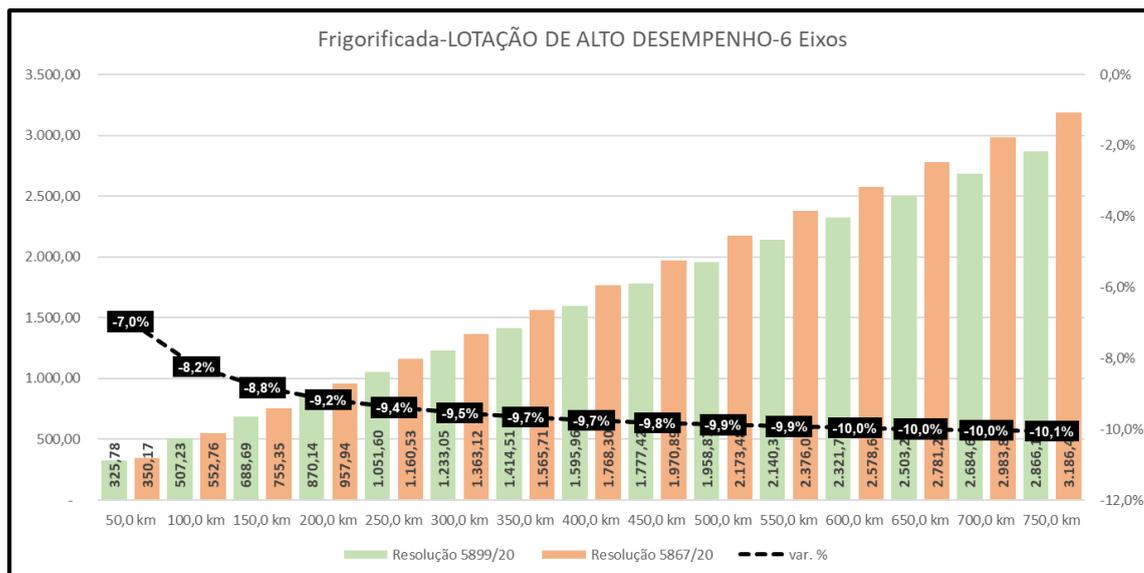
d) CARGA GERAL → FROTA ALTO DESEMPENHO → 7 EIXOS



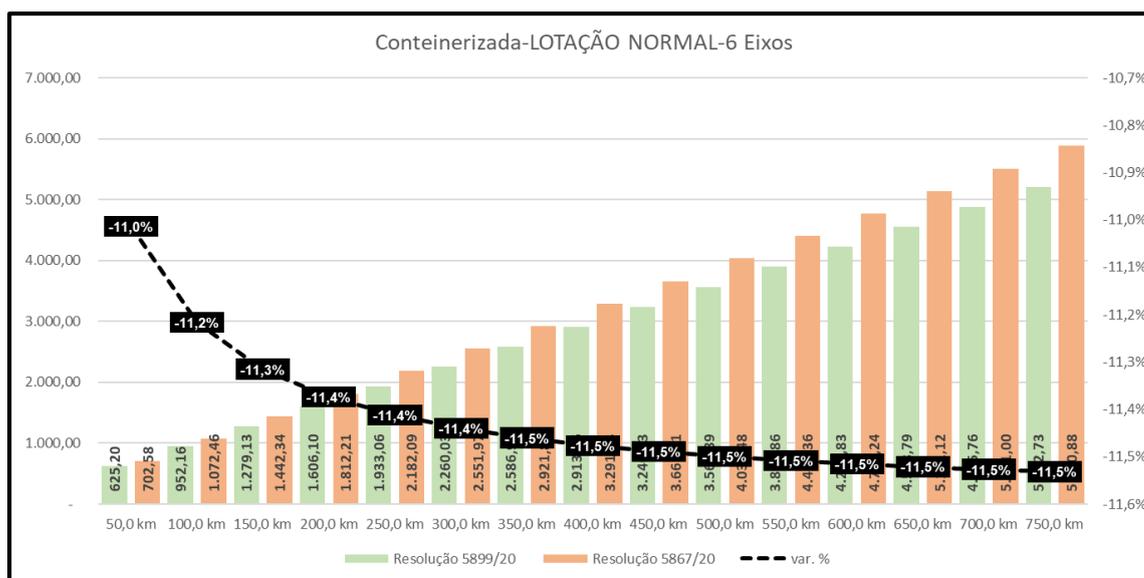
e) CARGA FRIGORÍFICA → FROTA NORMAL → 6 EIXOS



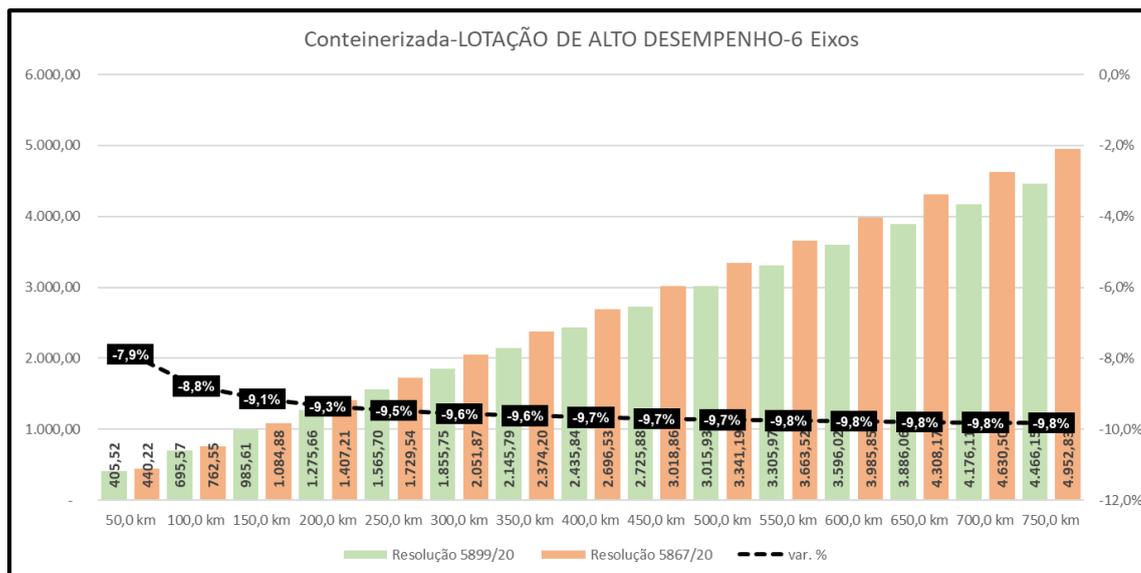
f) CARGA FRIGORÍFICA → FROTA ALTO DESEMPENHO → 6 EIXOS



g) CARGA CONTEINERIZADA → FROTA NORMAL → 6 EIXOS



h) CARGA CONTEINERIZADA → FROTA ALTO DESEMPENHO → 6 EIXOS



Os gráficos demonstram simulação de alguns modais de carga, a planilha funcional será disponibilizada as cooperativas Paranaenses, a fim de que, cada cooperativa possa simular o impacto na sua realidade e modal utilizado.

Destaca-se, portanto, que a resolução 5899 apresenta redução em relação a 5867, que variam de 4,5% a 14,5%, sendo que as maiores reduções são apresentadas para distâncias maiores e em veículos de maior porte.

Esta é a análise da Resolução 5899/2000

João Gogola Neto
Coordenador de Monitoramento