AUDIÊNCIA PÚBLICA

TABELAMENTO DE FRETES

ADI 5956

RELATOR MINISTRO LUIZ FUX

Sumário

VALTER CASIMIRO (MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL) 9
MARCELO VINOUD (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES) 12
BRUNO BARCELOS LUCCHI (CONFEDERAÇÃO DE AGRICULTURA E PECUÁRIO DO BRASIL - CNA).....15
LUIZ ANTÔNIO DE CAMARGO FAYET (CONFEDERAÇÃO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA DO BRASIL - CNA).....22
ARMANDO CASTELAR (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI) 29
LUIS HENRIQUE BALDEZ (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI).....37
DIUMAR DELEO CUNHA BUENO (PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS).....44
ALEXANDRE CORDEIRO MACEDO - (CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA).....53
CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER.....59

ABERTURA

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Senhores presentes, autoridades, especialistas do tema. O Supremo Tribunal Federal é encarregado de julgar uma série de matérias. E há matérias que reclamam uma expertise maior, porque, muito embora os juízes tenham um conhecimento enciclopédico, algumas matérias escapam a esse conhecimento.

Várias vezes já julgamos causas ligadas ao ensino e ouvimos pessoas que são do setor de ensino, nas causas médicas nós temos de ouvir os médicos, porque o conhecimento do magistrado já é bastante denso na medida em que nós, por dever de ofício, temos de conhecer o Direito. O Direito positivo, hoje, no Brasil, tem quase 14 mil leis, com artigos e incisos etc. Isso representa milhões de artigos.

Então, é uma matéria, digamos assim, interdisciplinar e é sempre bom ouvirmos os especialistas, exatamente, porque, hoje, num Estado democrático, há uma sociedade participativa também na deliberação dos problemas sociais e dos problemas econômicos. Matérias como essas, das ações de inconstitucionalidade, reclamam que nós ouçamos os especialistas no tema.

Nós procuramos, dentro de uma ponderação e de equilíbrio, trazer aqui as partes interessadas, para nós entendermos aquele movimento que houve no Brasil. Talvez, conhecermos alguma explicação racional para que em

um País tão miserável, como nosso, quando tanta gente passa fome, assistirmos, perplexos, o derrame de mercadorias e de alimentos. Pararam o Brasil!

Tudo isso incomoda muitíssimo porque o Tribunal tem como missão suprema garantir a governabilidade do País. E o País entrou em verdadeiro estado de caos, no momento que já não era mais, digamos assim, indicado esse tipo de estratégia.

Então, marcamos essa audiência pública - até ouvimos algumas críticas, porque marcamos audiência pública, mas a verdade é que a marcamos porque o juiz tem de ter, acima de tudo, humildade judicial em saber que algumas matérias podem escapar ao seu conhecimento. E a nossa decisão tem que ser a mais aproximada possível da realidade social e da realidade econômica. Não nos incomoda porque a crítica faz parte da nossa atividade.

O Ministro Alexandre de Moraes, certa feita, em debate, disse que o homem público que não quer ouvir críticas fica em casa. Então, evidentemente, que esse foi o objetivo da audiência.

Eu queria saudar, primeiramente, o Ministro Alexandre Moraes, que nos dá a honra da presença e temos uma demanda conexa que vai ser resolvida de maneira uniforme entre nós; a Ministra Grace Mendonça, Advogada-Geral da União; o Doutor Paulo Gustavo Gonet Branco, nosso Subprocurador-Geral da República, sempre presente; o Senhor Ministro Valter

Casimiro, Ministro dos Transportes, que fará uso da palavra; os expositores presentes - alguns eu já conheço de outros debates de economia; os advogados presentes e todos os demais senhoras e senhores.

Eu declaro aberta a audiência, com esse escopo de nós nos esclarecermos, e gostaria de, na ordem aqui estabelecida pelo Cerimonial do Tribunal, ouvir, no primeiro momento, a Ministra Grace Mendonça.

A audiência pública tem de ser realizada em prazo razoável, para que a nossa capacidade de apreensão de matérias tão específicas seja esteja hígida. Por isso trata-se de um prazo, não é uma sustentação oral sem prazo. Há um prazo estabelecido pelo cerimonial, se não me engano, são dez minutos para que cada expositor faça uma colocação, digamos assim, temática, porque o Direito, por dever de ofício, nós sabemos. Então, a sustentação, a fala dos senhores será dessa área interdisciplinar, a qual está conectada com as questões jurídicas aqui travadas.

Eu concederei a palavra a Senhora Ministra da Advocacia-Geral da União, Doutora Grace Mendonça, podendo fazê-lo daqui ou da tribuna, como preferir.

A SENHORA MINISTRA GRACE MENDONÇA (ADVOGADA-GERAL DA UNIÃO) - Boa-tarde a todos! Eu quero iniciar saudando o eminente Ministro Luiz Fux, Relator das ações; igualmente o

Ministro Alexandre de Moraes, que também tem se dedicado a esse tema; saudar o Subprocurador-Geral da República, Doutor Paulo Gonet Branco; todos os aqui presentes, técnicos, autoridades; todos aqueles que representam também, aqui, os profissionais autônomos, os caminhoneiros.

Gostaria de parabenizar o Ministro Luiz Fux por essa iniciativa, porque se trata não apenas dessa humildade institucional de se ouvir, mas em especial a importância de se ter um diálogo cada vez mais próximo entre o Supremo Tribunal Federal e a sociedade. Então, nós todos, de fato, devemos enaltecer a iniciativa do Ministro-Relator Luiz Fux por essa possibilidade de, aqui, a Suprema Corte poder ouvir as pessoas que diretamente são envolvidas com a temática.

Lembro que a paralisação dos caminhoneiros, deflagrada no mês de maio, mais precisamente no dia 21 de maio de 2018, acabou trazendo para o Brasil uma verdadeira crise de abastecimento. E, na pauta de todo esse movimento, um dos pontos centrais, objeto de reivindicação, era justamente a necessidade de se ter o estabelecimento de uma política de preços mínimos para o frete. Essa pauta tinha sido objeto de diálogo entre o setor e o poder público no ano de 2015, inclusive já havia projeto em andamento perante o Congresso Nacional, quando, então, sobreveio a paralisação. Não somente tinha sido objeto de pauta e de reivindicação no passado, como também havia uma

resolução da ANTT, a qual não tinha um caráter vinculante, mas era uma resolução que estabelecia, ali, algum parâmetro, alguma referência no que se referia a essa política de preço mínimo. O fato certo é que o setor de cargas, em especial no âmbito das rodovias do País, enfrentava um claro descompasso entre a oferta de serviços e a demanda. Tudo isso acabava gerando para o setor uma realidade muito clara de preços e valores subestimados nessa relação de trabalho. Ou seja, o mercado vinha padecendo, há algum tempo, de distorções, as quais acabaram impondo ao poder público uma ação voltada a corrigir ou minimizar essa distorção de mercado. E por uma razão muito simples, o valor do transporte que vinha sendo recebido, o frete em si, aquilo que era objeto do dia a dia, da luta do caminhoneiro, sequer fazia frente ao custo dessa prestação de serviço. Então, com toda essa distorção de mercado, porque o caminhoneiro... Muitas vezes, critica-se a intervenção do Estado, através do estabelecimento de uma política de preço mínimo, mas o certo, Ministro Fux, é que não se tem, nessa relação estabelecida entre o setor produtivo e o caminhoneiro, uma liberdade de negociação. A Constituição prevê a livre iniciativa e a livre concorrência, e tudo funciona muito bem quando o mercado está equilibrado, mas a partir do momento em que um dos agentes, um dos atores dessa cadeia não faz parte, não tem oportunidade de negociar - portanto, nessa perspectiva de concorrência, ele não faz parte de qualquer negociação -

, aí, sim, há a presença muito clara de uma distorção de mercado, ensejando uma intervenção do Estado nessa relação, e foi exatamente o que aconteceu, através da edição desta lei - primeiro medida provisória, agora convertida em lei -, objeto de impugnação nas ações diretas de inconstitucionalidade que estão sob relatoria do eminente Ministro Luiz Fux. Essa legislação vem, portanto, trazer um preço mínimo que é o preço do custo. É um custo mesmo por aquela operação, um custo estabelecido ao menos num contexto totalmente compatível com a Constituição da República, em especial considerando que a Constituição estabelece três princípios fundamentais nessa relação: o primeiro é justamente a valorização social do trabalho; o segundo princípio importantíssimo é a dignidade humana; e o terceiro é a redução das desigualdades sociais. O que fez, portanto, o Estado, ao diretamente agir nessa relação, foi justamente estabelecer como obrigação a ser seguida por todos um valor mínimo de custo do frete, que deve ser observado, que nada mais é do que o preço da dignidade do trabalho desenvolvido pelo caminhoneiro.

É nesse contexto, Ministro, que a União comparece aos autos desta ação direta de inconstitucionalidade, defendendo que o art. 174 da Constituição da República, de fato, assegura a intervenção do Estado no domínio econômico, assegura uma atuação regulatória do Estado, e é justamente essa atuação regulatória do Estado que justifica esta intervenção e,

em especial, a atuação tanto do Ministério dos Transportes como da ANTT. O que se tem aqui, destaco, é o respeito ao princípio da dignidade da pessoa humana, aqui precisamente da dignidade do caminhoneiro, que é o autônomo.

É com essas considerações que, mais uma vez, parabenizo Vossa Excelência por esta oportunidade ímpar de ouvir todos aqui, desejando que todas as informações colhidas possam, de fato, servir para que esta Suprema Corte adote o melhor encaminhamento nesta ação direta de inconstitucionalidade e que consiga trazer para a sociedade brasileira a tranquilidade que este tema exige.

Muito obrigada pela atenção e pela gentileza da palavra!

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Eu é que agradeço a sua intervenção. Passarei, agora, à intervenção do Ministro Valter Casimiro, Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

O SENHOR VALTER CASIMIRO (MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL) - Boa-tarde a todos! Quero cumprimentar o Ministro Luiz Fux, que preside esta Audiência Pública; cumprimentar, da mesma forma, o Ministro Alexandre de Moraes; cumprimentar a Ministra Grace Mendonça; cumprimentar o nosso Secretário da Função Constitucional da Procuradoria-Geral, Paulo Gonet Branco; cumprimentar todos aqui presentes.

Como foi bem colocado pela Ministra Grace, o Ministério dos Transportes editou a medida provisória, atendendo uma das reivindicações colocadas pelo movimento dos caminhoneiros autônomos, e a editou com a certeza de que havia uma distorção nessa questão da contratação do frete, principalmente quando se referia ao caminhoneiro autônomo.

Em diversas discussões, o Ministério dos Transportes já tinha trabalhado numa tabela de referência, que era publicada no *site* da Agência Nacional de Transportes Terrestres como uma tabela de referência, até cumprindo com reivindicações do movimento de 2015, feitas também por esses caminhoneiros. Decerto que essa tabela, como referência, nunca foi observada, porque não havia nenhuma vinculação ao transportador, ao contratado e ao contratante, de segui-la, por isso a reivindicação agora, nesta última greve, foi tão incisiva por parte dos caminhoneiros para que pudesse ser um preço de referência mínimo. Isso não quer dizer que é um preço que tem de ser seguido por quem está contratando ou por quem está sendo contratado, isso quer dizer que é um balizador mínimo a ser seguido pelas partes, para que não haja essa distorção colocada pela Ministra Grace na questão da contratação com preço inferior, que seja o preço de custo, da contratação do trabalho de frete.

Então, a ANTT republicou a Resolução nº 5.820, a qual basicamente reflete a resolução que estava antes publicada já no *site* da ANTT,

e, seguindo os preceitos que a própria medida provisória e, agora, a lei estabelece, entrou num processo de audiência pública para poder, com a participação dos diversos setores, construir uma tabela de custo mínimo de frete para que seja respeitado pelas transportadoras na contratação dos serviços tanto dos fretes dos autônomos, como com a parte empresarial. O Governo acredita que essa medida faz com que não haja uma exploração do trabalho do transportador autônomo e isso equilibra o processo de contratação do frete.

Ainda há um certo tempo para podermos concluir o processo de audiência da ANTT, porque a resolução prevê alguns passos legais que têm que ser cumpridos. O primeiro passo foi a coleta de informações - durou 45 dias, foram mais de mil contribuições de todos os setores -, e agora entra o processo de audiência pública propriamente dito, em que serão feitas reuniões com todos os participantes para poder ter a uniformização dos procedimentos e das técnicas utilizadas na metodologia de levantamento de custo mínimo do frete e, aí sim, a construção de uma tabela de referência para custos mínimos de frete.

A ANTT vai discorrer sobre essa metodologia adiante, mas só queria deixar claro aqui que o Governo entende que essa medida, na verdade, veio para poder resolver um problema que estava havendo na questão da contratação de forma abaixo do preço de custo no transporte, principalmente do caminhoneiro autônomo.

Obrigado, Ministro!

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Eu convido, agora, a subir à tribuna o Doutor Marcelo Vinoud.

O SENHOR MARCELO VINOUD (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES) - Eu gostaria de cumprimentar o Ministro Luiz Fux, o Ministro Alexandre de Moraes, a Ministra Grace Mendonça e o Ministro Valter Casimiro, em nome dos quais eu cumprimento todos da plateia e também os expositores.

Bem, na fala da ANTT, a qual eu represento, nós vamos fazer alguns caracteres técnicos desde a publicação da Medida Provisória nº 832/2018, que, notadamente, foi fruto da negociação do Governo para terminar a greve dos transportadores e caminhoneiros.

A ANTT publicou, em 30 de maio, a Resolução nº 5.820. Essa resolução foi publicada com o prazo de 5 dias para que se fosse já publicada uma tabela de custos de referência, o que a ANTT fez em 3 dias, como o Ministro Valter já colocou, baseada na Resolução nº 4.810, que já previa uma tabela de referência. É óbvio que essa tabela, por ter uma atualização teórica, tinha algumas limitações metodológicas, o que levou a ANTT a publicar uma nova Resolução, a 5.821, em 7 de junho, a qual também foi suspensa por falta de uma discussão mais ampla com o setor. E a ANTT resolveu, nesse ínterim, abrir uma

tomada de subsídio, a Tomada de Subsídio nº 9/2018, que terminou no início de agosto.

Neste momento atual, a ANTT está compilando todas essas informações, como foi dito pelo Ministério dos Transportes. Nós estamos também trabalhando a contratação de uma entidade com notório saber nessa área de preço e transportes, a Fundação Getúlio Vargas, para que auxilie a ANTT nesse processo de construção de todo o arcabouço metodológico, bem como nas técnicas de fiscalização que vão ter que ser aplicadas.

Só alguns detalhes da medida provisória que foi convertida em lei, na Lei nº 13.703. Ela estabeleceu a competência da ANTT para regulamentar e fiscalizar a política de frete mínimo; no nosso entendimento, vedou que a ANTT possa fazer qualquer celebração de acordo ou convenção, individual ou coletivamente, ou mesmo com qualquer entidade ou representação de qualquer natureza, em condições que representem a prática de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma dessa lei. A lei também estabelece alguns critérios dessa política de pisos mínimos, tais quais a questão de se observarem custos operacionais totais, além de custos referentes a óleo diesel e ao pedágio.

Faço uma referência aqui a essa questão de custos operacionais totais. A ANTT mantinha uma resolução de referência baseada em

custos gerais, que seriam os custos universais inerentes a qualquer tipo de transporte. Quando a lei trouxe o advento de custos operacionais totais, isso implica que a ANTT vai ter que criar piso para cada tipo de operação para que isso reflita no ditame da lei e possa ser efetivamente comprido, o que, com certeza, vai exigir um esforço técnico mais abrangente.

Importante comentar sobre os impactos administrativos dessa política de piso mínimos, já nesse momento. A ANTT teve que aumentar em 25% a capacidade de sua ouvidoria, a partir do advento da publicação da Resolução nº 5.820. Estamos contratando essa entidade com notório saber, porque a lei também pegou a ANTT de surpresa, nós não temos o técnico devidamente treinado, isso é necessário; e também estamos prevendo um aumento aí em torno de 220% de investimento em fiscalização, na medida que o texto da lei traz alguns detalhes, como a criação do documento único na emissão de transporte rodoviário de cargas, bem como a necessidade de fazer uma fiscalização prévio, porque ainda vão ser definidas questões de infrações e penalidades, e entre elas está sendo discutido se anunciar o frete que não cumprir o piso mínimo, se isso é uma infração; então, estamos observando todas essas questões, e vai ser necessário esse investimento público para que possamos, efetivamente, cumprir a norma.

Conforme o ministro colocou, temos aí um horizonte de ter audiências públicas já com uma minuta de resolução em outubro, para efetivamente terminar o nosso trabalho e publicar uma resolução em meados de janeiro, para também cumprir um prazo previsto na lei - dia 10 de janeiro - e efetivamente ter toda a modelagem de fiscalização implantada, consequentemente, as penalidades e as infrações e penalidades definidos.

É isso. Fico à disposição dos senhores.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Obrigado! Gostaria agora que assumir a tribuna Doutor Bruno Barcelos Lucchi, da Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA.

O SENHOR BRUNO BARCELOS LUCCHI (CONFEDERAÇÃO DE AGRICULTURA E PECUÁRIO DO BRASIL - CNA) - Boa-tarde a todos! Cumprimento o Excelentíssimo Ministro Luiz Fux na pessoa da qual estendo o comprimento a toda mesa.

Gostaria de pedir ao Cerimonial que projetasse a apresentação para facilitar a didática da nossa fala. Obrigado!

Bem, para nós apresentarmos, de uma forma bem didática, qual influência do frete hoje na propriedade rural, temos um esquema que mostra claramente como funciona, hoje, uma propriedade que depende

exclusivamente do frete, em todas as modalidades, seja um produto pequeno, médio, grande.

Temos, antes da porteira, o setor de insumos, onde esse produtor vai comprar, em grande parte, a maioria de produtos que são importantes. São eles os fertilizantes - que praticamente 70 a 80% são importados -, são sementes, defensivos, medicamentos veterinários. Grande parte dos insumos agropecuários são importados. Então, o frete depende tanto da compra da casa agropecuária desse pequeno produtor que vai estar rotineiramente comprando sua pequena quantidade, ao grande produtor que que vai comprar diretamente dos grandes fornecedores, via o frete marítimo, que depois vai ter o frete rodoviário.

Esse produtor, para comercializar esse produto, também independente do seu perfil, vai fazer uso do frete. Se for um pequeno horticultor, um pequeno fruticultor, ele vai estar comercializando direto com as feiras, com os CEASAs. E aí o transporte é praticamente semanal, para conseguir levar esses produtos com qualidade à ponta. Se for produtor de grãos, das grandes *Commodities*, também ele vai ser altamente dependente de levar esse produto da sua fazenda até o porto. Logo, em todas as esferas, o produtor depende do frete.

Para comercializar esse produto, ele pode comercializar direta. Ele comprando o insumo, transformando-o em produto e vendendo diretamente nessas feiras, ele pode estar associado a cooperativa que vale fornecer esse insumo, depois vai comercializar esse produto para ele; ou ele pode fazer as práticas mais ligadas a *barter*, que seria uma troca, um escambo, vamos dizer assim, de uma maneira bem simplificada, onde o produtor vai travar o preço do produto que ele vai vender e converter isso em insumos: fertilizantes, semente, o que for.

Então, hoje, a questão de a gente ter uma indefinição do preço do frete prejudica muito essa questão desse mercado futuro. Qual o preço que ele vai travar se ele não tem uma das variáveis que compõem esse preço? E, aí, para explicar com mais detalhes, essa próxima mostra que não é o produtor que constrói o quanto ele vai receber, é o mercado, principalmente o mercado doméstico e internacional, que fala quanto ele tem que receber. Por exemplo, no caso do milho e da soja, o preço é formado fora do Brasil, nas Bolsas de Chicago, por exemplo; quando ele chega no porto brasileiro, ele é descontado o frete marítimo, o prêmio do valor da exportação e a variação cambial. Do porto até a propriedade, que é o valor que esse produtor vai ter que receber, é descontado os custos portuários, os tributos e temos lá o frete, é uma das variáveis que compõem esse preço. Então se o produtor ou a *trade* não sabe, em função desta

indefinição que estamos vivendo hoje, nessa insegurança jurídica, qual vai ser este preço, não tem como ele comercializar futuramente. Assim, isso tem impactado drasticamente os negócios hoje no Brasil. Atualmente, o produtor tem poucos instrumentos de mitigação de risco, o seguro rural seria um deles, mas apenas 10% da área brasileira é segurada. Logo, a venda futura e o *barter* são formas que ele tem de travar esse preço e estar menos exposto ao risco; e hoje, em função dessa indefinição, ele não consegue fazer uso dessas ferramentas.

Aqui, um pequeno exemplo mostrando, antes do tabelamento, qual era o preço do frete saindo de Sorriso, no Mato Grosso, ao Porto de Santos, no transporte de soja ou milho, de grãos: era em torno de 290 reais por tonelada. Hoje, usando a tabela vigente, esse valor chega a aumentar 120%, no caso onde o produtor contratante é responsável pelo frete de retorno, ou 50%. Isso é o que a nova tabela tem imposto ao produtor nessa dinâmica de mercado. Quando nós pegamos produtos sensíveis, como no caso do milho, onde a participação das exportações são grandes, às vezes inviabiliza exportar esse produto. E aqui há outro problema: Como o fertilizante é todo importado, grande parte dele, eu tenho prejudicado esse retorno, porque a transportadora leva o grão e traz o fertilizante de volta para fazenda. Então, nesse momento, tenho prejudicado a chegada do fertilizante na propriedade rural, no momento

em que começo a plantar a nova safra do ano que vem. Logo, eu já posso ter deficiência no pacote tecnológico da próxima safra e comprometer a produção brasileira.

Esse outro gráfico é um gráfico muito importante em que eu comprovo com números o impacto econômico que essa tabela tem trazido ao País. Se analisarmos aqui o índice de inflação, IPCA, que seria essas barras azuis, nós temos, como o piso da inflação, 3%, a meta 4,5 e o teto de 6%. Ano passado, graças à super-safra, graças à grande produtividade que tivemos nas lavouras brasileiras e na pecuária, a inflação - os senhores podem observar pela linha verde do gráfico -, ela ficou abaixo, valores negativos. O índice de inflação dos alimentos ficou negativa em boa parte do ano de 2017 e no início de 2018. Com isso, a inflação, ano passado, foi abaixo do piso, ela foi em torno de 2.96; o Ministro da Fazenda teve que pedir desculpa por ter chegado abaixo do piso de inflação. Esse ano, caminhávamos muito bem até maio, índice de inflação em torno de 2.35; 2.86 era o valor que tínhamos até maio no acumulado de 12 meses. Após a greve, após o tabelamento, nos dois meses subsequentes, o índice de inflação de 12 meses subiu para 4.39 e 4.48 no mês de julho. Isso mostra um impacto muito grande na economia brasileira, que vem se recuperando, no momento de instabilidade política em função de eleições. E aí nós temos mais

um fator que gera risco para nossa economia e para a recuperação do setor como um todo.

E falando como sociedade como um todo, nós temos uma estimativa da Consultoria LCA/Consultores. Se não houver tabela, para fevereiro de 2019, a inflação pode estar em torno de 4.44; se continuarmos com essa tabela, colocando o cenário aí em que não teria frete de retorno, nós teríamos 6,5% de inflação para fevereiro do próximo ano, ou seja, acima da meta, acima do teto estabelecido. Então, esse é o risco que corremos em manter essa tabela.

Se pegamos alguns produtos da cesta básica, no caso do leite, de janeiro a julho deste ano, ele aumentou 43%, Ministro. E, se mantivermos essa tabela, para o próximo ano, em fevereiro, elevaremos de 3 a 8%; ou seja, estaremos mais de 50% de aumento num produto importantíssimo da cesta básica dos consumidores brasileiros.

Portanto, cabe a nós sabermos se, lá para o ano que vem, a população brasileira estará se alimentando pior, comendo menos do que ela mereceria, em um País que é grande produtor de alimentos.

Para finalizar, trago alguns números da pesquisadora Cinthia Costa, da Embrapa, em que faz uma estimativa dos impactos dessa tabela nos empregos, como um todo. Ela fez uma simulação, usando todo o

aporte dos 67 setores da economia, e a redução, no desemprego, seria em torno de 10 a 52 mil empregos que perderíamos em função do tabelamento. Das exportações, perderíamos 10% das importações de 4 dos principais produtos: milho, soja, açúcar e carne bovina. Só de exportação, seria uma redução de 3 bilhões de reais. Então, esse é o impacto que a tabela causa. Analisamos ainda que ela se retroalimenta. A metodologia que existe hoje é baseada na inflação. Logo, ela gera a inflação e é alimentado com inflação. Portanto, ela distorce cada vez mais o mercado.

E qual é a urgência que temos nossa decisão? Reduzir a insegurança jurídica existente no campo hoje. Muitos negócios estão deixando de ser feitos, muitos produtores, independentemente do tamanho, estão sendo prejudicados em função da compra do produto e da comercialização.

Qual é o impacto futuro, se essa decisão não for tomada agora? Qual impacto futuro? Primeiro, vamos ter um grande prejuízo econômico no País - os índices de inflação mostram isso -, e em um momento em que precisamos ter tranquilidade, evitar variáveis que vão expor ainda mais o País a riscos desnecessários e que poderão prejudicar toda a economia nacional.

Portanto, Ministro, fazemos um apelo a esta Casa para que não espere o próximo governante, as próximas eleições, a próxima semana, que decida sobre a inconstitucionalidade dessa tabela o quanto antes, para que possamos seguir produzindo, dando continuidade ao que nós sabemos fazer de melhor, que é produzir nesse País, gerar divisas e empregos para toda a sociedade.

Muito obrigado!

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Chamo agora para a exposição, comunicando ao auditório que deve apenas se limitar a ouvir, o Doutor Luiz Antônio de Camargo Fayet. Luiz Antônio de Camargo Fayet - Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA.

O SENHOR LUIZ ANTÔNIO DE CAMARGO FAYET (CONFEDERAÇÃO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA DO BRASIL - CNA) - Excelentíssimos Ministros, digníssimas autoridades aqui presentes, senhoras e senhores, eu agradeço a oportunidade de vir aqui trazer uma informação extremamente importante.

O agronegócio brasileiro é o Brasil que deu certo. Nós, há 50 anos, éramos compradores de alimentos; e, hoje, somos o segundo maior exportador. Por esta tabela, podemos visualizar que é espetacular esse

desenvolvimento, com a nossa posição, na produção, nas exportações e a concentração do nosso poder de exportações. Isso significa que conseguimos abastecer o mercado interno e, lá fora, buscar as riquezas e trazê-las para alimentar a economia nacional.

Esse gráfico, nas barras esverdeadas, representa o saldo líquido das exportações do agronegócio; as vermelhas, o restante da economia. Fica muito claro que, sem o agronegócio, a nossa situação é crítica. Aí está a demonstração clara da importância do agronegócio para captar riquezas, no mercado internacional, e trazê-las aqui para dentro. Entretanto, os preços, no mercado internacional - bem explicado pelo meu colega Bruno - são feitos com base na oferta e na procura de todos os bens. Não, não temos comando nisso. No mercado interno, quem manda é a feira. Então, não comandamos isso, e, muitas vezes, nossos produtores são obrigados a vender com prejuízos. Isso faz parte da vida. A oferta da procura é uma lei natural, como é a lei da gravidade. Para que possamos ter condições de tentar minimizar isso, devemos ir às causas e não aos seus efeitos.

Gostaríamos de observar que o sucesso obtido durante esse período se deveu à família que está no setor rural e nas cadeias produtivas, porque 92% propriedades rurais têm menos que 200 hectares. Isso significa que

nós temos uma infinidade - milhões e milhões - de pessoas envolvidas nesse processo de produção.

Não são - como muitos querem vender a ideia - grandes produtores, magnatas; não! É a família brasileira que está ali, diuturnamente, e que, algumas atividades, nós temos que "varar" a madrugada.

Este exemplo que trago, a produção de frango, é um exemplo, talvez, clássico. Hoje, um terço do mercado internacional de exportações foi conquistado pelas famílias brasileiras.

E essas famílias, hoje, abatem por dia - evidentemente, no seu processo produtivo - mais de 16 milhões de aves. Isso significa que, em menos 15 dias, nós temos um número equivalente ao número da população do Brasil.

O total da nossa oferta mundial está na escala de 5 bilhões e 800 milhões de aves. Isso determina um processo de trabalho - acho que fica claro, quando olhamos este exemplo esquemático - que o setor vem, desde a pesquisa, até a movimentação que leva às mãos do consumidor aqui dentro ou o consumidor lá fora.

Parece pouco, mas, se olharmos na bandejinha do supermercado uma embalagem de frango, não nos damos conta de que aquela bandejinha começou dois anos antes, dois anos antes. Ela começou lá na pesquisa - quem faz pesquisa são pessoas -, começou na base genética, no

desenvolvimento, nos criatórios, onde está fundamentalmente o setor rural, na indústria que faz o processamento, evidentemente, em escalas maiores, e todos os que estão envolvidos em um processo de exportação, seja em pequena, ou grande escala. E, cuidamos da alimentação interna, como da alimentação internacional.

E, por vezes, estamos, em alguns momentos, com preços inferiores aos que representam os nossos custos. E somos obrigados a um processo de adaptação. De adaptação, porque essa lei da oferta e da procura, ela é imutável. E, se nós não quisermos diminuir as nossas exportações, conjunturalmente, para garantir que, vamos continuar nesse processo de crescente incorporação de riqueza para o nosso País, temos que nos adaptar a este processo.

Mostro aqui um fato extremamente relevante: São cerca de 30 milhões de pessoas - mais de 30 milhões de pessoas - no emprego total, no Brasil, que estão envolvidas no agronegócio.

Nesse gráfico ao lado, nessa ilustração ao lado, observamos a parte em azul, é o que se refere ao produtor rural, mas, as cadeias produtivas são feitas de outros elementos: o mecânico que faz reparos, a energia elétrica que alimenta isso, a informática, hoje em dia, porque estamos universalizados, não é mais o Jeca Tatu - estamos no mundo, numa disputa sórdida, por vezes.

Todo sistema básico industrial, toda essa cadeia indissolúvel, não podem romper um elo; se romper um elo, estamos comprometendo prazos futuros, muito longos. Mencionei o exemplo da bandejinha de frango, que é uma cadeia de dois anos; e isso não pode ser tratado conjunturalmente, tem que ser visto como uma estrutura.

E, estamos observando que, o fenômeno que aconteceu com o transporte, foi um excesso de oferta. Com o excesso de oferta, segundo a NTC, que é uma entidade dos transportadores, temos, hoje, em um 1,8 a 1,9 milhão de veículos, um excedente de 300 mil veículos. Há um excedente. E esse excedente, quando qualificamos - o que é isto? -, é o veículo que transporta concreto, é que transporta produto frio, é que faz fragmentação nos meios urbanos, transporta cargas secas, cargas vivas.

Então, há uma dificuldade tão grande nesta consolidação de cálculos de custos, principalmente considerando as questões lá no solo, na região de produção. É tão difícil isso, que consideramos inaplicável. Essa tabela é inaplicável e, por vezes, pode determinar distorções inaceitáveis.

Eu observo o seguinte: a tabela que foi publicada recentemente, ela tem erros graves. E eu conheço as pessoas que estão envolvidas nesse processo, elas não têm essa intenção. Pois bem, transportar explosivos, pela tabela atual, é mais barato do que transportar soja.

Então, este é um risco de querer afrontar a lei da oferta e da procura, porque, na elaboração de tabelas, tomando um elemento básico da equação, podemos distorcer fatalmente todo o processo.

Dentro dessas colocações, a grande preocupação que temos é que o Brasil hoje ainda precisa e pode produzir muito mais. Nós temos condições de buscar no mercado internacional muito além do que ofertamos aqui. E isso é vida ou morte para um país que tem 13 milhões de desempregados.

Então, temos convivido com os transportadores. Há um fórum, em que temos dialogado com eles e apontado causas externas. Por exemplo, a tributação, ou a tributação do diesel, hoje, está entre 20 e 30%. Esse índice é escorchante, em que se aplica como tributação. Então, temos procurado causas externas para melhorar exatamente esse convívio da cadeia produtiva, porque a cadeia produtiva vence ou ela será resultado na integridade.

Vemos agora, com esse movimento, um risco muito grande. Há uma tendência de aquisição de veículos, há uma tendência de tomar medidas, as mais esdrúxulas, para tentar ingressar no meio concorrencial. E isso está criando adicional para todos nós. Olha, o pessoal do campo, de um modo geral, ele não tem uma formação educacional muito elevada, são pessoas simples que entendem daquele seu dia a dia. E eles enfrentarem negociações de

tabelas complexas, submeter-se a multas, à responsabilidade solidária, é uma coisa inaceitável. Então, a instabilidade jurídica, que tomou conta do País, é, para nós, fatal.

Eu, finalizado, diria o seguinte: Não adianta imaginarmos uma medida extrema, estabelecendo um valor fixo, "tem que ser por aquele valor". Porque, se nós temos um mercado menor, alguém vai ficar de fora. Esse que ficar de fora terá renda zero, que é muito pior do que transitoriamente ter que vender um pouco mais barato, como todos somos obrigados a fazer no enfrentamento do dia a dia.

O que eu peço, Excelência, é que tomemos uma decisão urgente pela opção da lei da oferta e da procura, para retomarmos. Porque esses dois anos, por exemplo, da cadeia do frango, eles estão temerosamente sendo reduzidos. Essa redução tem um reflexo que hoje não se pode mensurar. E precisamos fugir desse atraso, precisamos avançar e vamos avançar mexendo em outros aspectos, na infraestrutura, tudo isso, para melhorar a nossa competitividade e ganhar mais mercado, porquanto isso que vai assegurar, para todos nós, dias melhores.

Muito agradecido pela atenção de todos!

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Eu convido agora, doutor Armando Manuel da Rocha Castelar Pinheiro.

O SENHOR ARMANDO CASTELAR (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI) - Eu gostaria de começar saudando o Ministro Luiz Fux - prazer revê-lo -, em seu no me saudar todas as autoridades da Mesa, meus colegas expositores e a todos aqui presentes.

Queria dizer que é uma grande satisfação estar hoje aqui, falando desse tema, porque, por um lado, eu considero extremamente meritório o tema e os argumentos que eu trago aqui, e, em segundo, eu acho que já ficou demonstrado, acho que vou tentar realçar esse ponto, é algo de fundamental importância para o País o transporte rodoviário de cargas. São 3/4 de toda a carga transportada no País, quando se exclui o minério de ferro. Então, portanto, estamos falando de alguma coisa que é muito básica para a sociedade brasileira.

A minha mensagem principal está no título. Eu acho que a política do governo parte de um diagnóstico errado, propõe um remédio pior ainda, e traz uma política que contraria diretamente o interesse público. É isso que eu gostaria de, nesses 10 minutos, desenvolver um pouco mais demoradamente.

Primeiro, conforme acho que colocou o Ministério da Fazenda muito bem, o que essa política faz é criar um cartel de produtores. No mercado que é inteiramente competitivo, creio que outros colegas meus vão ter a oportunidade de trazer números do setor, são centenas de milhares de

fornecedores, são milhões de clientes. Entender que este mercado é qualquer coisa que não o mercado competitivo, é dizer que não existe no mercado competitivo no mundo; diga-se de passagem, esse é setor que foi objeto exatamente de uma desregulamentação no sentido tirar tarifas, quase 40 anos atrás nos Estados Unidos, com a Motorway, a Active em 1979/1980.

Então é um setor muito competitivo. Não há falhas de mercado que justifique a intervenção do Estado. Ninguém consegue aparecer com nenhuma falha que justifique, nem a que foi apontada, e nessa discussão inteira foi apontada qualquer falha no mercado.

O Ministério da Fazenda, acho que coloca muito bem, quando diz que é um acordo privado de fixação de preço, fomentado pelo Estado, que é exatamente contra tudo que o CADE vem fazendo, combatendo, e estimula o tabelamento de preços na saúde e em tantos outros setores, para promover a concorrência no País.

Então, é uma política na contramão que vai afetar a política de concorrência do País e vai afetar tudo que a gente vem fazendo, ao longo dos seus 25 anos de lei da concorrência, da formação do novo CADE. Eu acho que é tudo, como eu disse, na contramão e contra o consumidor.

A consequência disso vai ser que a economia vai sofrer enormemente, reduzir a eficiência. Interferir num mercado desse é fazer com que a economia funcione pior e reduzir o potencial de crescimento da economia.

Eu "linkei" quatro formas, como eu acho que são importantes. Essa medida inviabiliza uma série de transações que fazem sentidos econômico. Eu acredito que comparar a contratação do transporte rodoviário de carga a compra de um picolé numa barraquinha de sorvete na praia, como se fosse uma operação simples, é um erro. Uma operação de transporte de carga é uma operação que tem custos comuns, que tem sazonalidade, em que a remuneração do custo total não se dá operação a operação, mas se dá no conjunto das operações. O transportador remunera com preços mais altos no período da safra, no período que sazonalmente a demanda é forte. Ele paga a ida já pegando parte da receita da volta. Faz sentido para ele receber um preço que é inferior ao custo total desde que superior ao custo variável que ele vai incorrer na viagem de retorno, por exemplo. Então, ignorar essas complexidades de custo comuns que existem no transporte de rodoviário, como existe no transporte ferroviário, no transporte aeroviário etc., é incorrer em um equívoco, no meu entender. É não entender a natureza econômica e tecnológica do transporte de carga.

O que vai levar a essa interferência indevida é que vamos fazer com que a eficiência da economia diminua. O transportador vai buscar outros modais, o usuário, o embarcador, outros modais que são menos eficientes economicamente, mas no qual essa interferência não está ocorrendo, ou, o que é muito provável para muita gente, vai fazer frotas próprias. O próprio transportador vai lucrar mais sendo ele a transportar do que contratando por esse preço no mercado, e aí a teremos uma ineficiência, quer dizer, o que não faz sentido econômico vai fazer sentido financeiro para o contratante porque a interferência do Estado está mudando os incentivos da economia.

As estimativas mostram que são números altos. Os números mostram que o aumento de custos para empresa, no total, gira na faixa de 53 bilhões de reais por ano, isso é 0,8% do PIB. Isso é mais que uma vez e meia tudo que o País investe em infraestrutura logística, por ano. Infraestrutura logística aí não é só rodoviária, é ferroviária também, aeroviária, portos, hidrovias, assim e etc. É um número de muita significância.

Os impactos em cadeias são muito fortes. Eu tenho alguns números apresentando em algumas cadeias, a maioria cadeias agrícolas, mas, esse fim de semana, também, saiu uma pesquisa ampla da Confederação Nacional da Indústria, mostrando que na indústria os impactos são muito fortes. Não tive tempo de mandar o *powerpoint* semana passada. Eu teria

incluído, mas na indústria as estimativas são de 12% ou mais, em algumas cadeias ainda mais fortes.

É importante realçar que esse custo não vai ser pago igualmente por todo mundo. Obviamente, a maior parte desse curso ficará com os consumidores. E é importante saber que ficará com os consumidores mais pobres, de maneira desproporcional, porque afeta especialmente os alimentos, os quais têm um peso muito maior na cesta de consumo dos mais pobres do que dos mais ricos. Isso não é novidade. Aquela inflação reportada aqui, se fôssemos olhar os índices que captam a inflação dos mais pobres, veríamos que o impacto inflacionário seria mais forte. Portanto, estamos dando para o elo mais fraco da sociedade a responsabilidade de pagar esse imenso custo, considerado por mim, como disse no início, uma política equivocada de solução do problema.

Eu poderia citar também os pequenos produtores, que têm mais dificuldade de criar frotas próprias ou de lidar com esse tipo de situação, e, por exemplo, regiões diferentes do Brasil. O Nordeste, exemplificando, é uma região que se beneficia muito desse frete de retorno, ele consegue contratar mais barato. Por quê? Quando o Sudeste manda uma quantidade maior de cargas para o Nordeste pelo caminhoneiro, ele paga parte da conta que o Nordeste poderia usufruir do valor que ele poderia usufruir, mandando por um preço menor, por um frete mais baixo no trato do retorno. Agora, não. Ele terá não

apenas que pagar integralmente o custo do Nordeste para o Sudeste, como terá que pagar também de volta o custo do Sudeste para o Nordeste, porque tem que pagar o frete de volta também.

Obviamente que, para muita gente que não poderá arcar com esse custo, a única solução será a informalidade. Uma informalidade que já, em algum grau, vem do setor e está geralmente associada a maior risco de acidentes, a maior poluição, e isso tenderá a aumentar.

Eu coloco, em primeiro lugar, uma citação do ex-ministro Delfim Neto, que consegue sempre resumir essas questões com muita ironia, mas não é só ele que aponta para essa realidade. Eu trago, aqui, o depoimento da própria ANTT. A ANTT coloca que "criar esse tipo de tabelamento, vai gerar um mercado negro." Um mercado negro que a ANTT, com seus 800 fiscais, não tem condição de fiscalizar.

É isso que a gente quer? Eu acho que devíamos estar combatendo a informalidade, os mercados negros, e não estimulando a informalidade, e, como disse, não é apenas a informalidade no preço, acaba vindo associada a veículos que têm piores condições de manutenção, poluem mais e, portanto, trazem outros danos à sociedade e não apenas esse envolvido na questão do transporte.

Em grande medida, acredito que esses problemas, no erro de política, vêm do fato de que foi uma política feita sem atender aos quesitos básicos que uma boa política pública deve ter. Uma política pública deve ser pensada, ter uma pré-avaliação, metas, indicador de desempenho, deve ter acompanhamento, a variação. Nada disso foi pensado.

Cito aqui, para ficar com as próprias autoridades, o Ministério da Fazenda. Ele foi bastante enfático ao mencionar que faltou completamente qualquer avaliação prévia dessa política, e que, como colocada, essa política não vai garantir aquilo ao que ela se propõe: "A existência digna, conforme os ditames da justiça social". Ou seja, independentemente de os objetivos serem nobres ou não, não é isso que se conseguirá com essa política.

Penso já ter sido realçado aqui, mas gostaria de também enfatizar que é impossível fazer um tabelamento de preços. O Brasil é um país grande demais, com produtos variados demais, regiões variadas demais, estradas muito diferentes, distâncias muito diferentes, ao ponto de querermos parametrizar uma formação de preços. Novamente, não sou eu quem digo, mas a ANTT. A própria ANTT diz ser impossível fazer uma tabela. Ou seja, a ANTT pode estar tentando fazer uma tabela, a qual ela sabe ser impossível. Eu acho que, num certo sentido, o depoimento da ANTT, ainda que não com as palavras que estou usando, foram nesse sentido. O próprio fato de a Resolução nº 5.820

ter sido feita com uma tabela, para, após uma semana, fazer outra tabela completamente diferente, depois, voltar para a tabela antiga, e, posteriormente, fazer uma tabela nova e, agora - ficamos sabendo - se está fazendo uma outra tabela ainda, mostra que é a busca de um objetivo impossível. De novo, não estou entrando no mérito dos objetivos, mas apontando que é uma política impossível de ser feita.

Uma segunda razão por que eu acredito que essa política não atende aos princípios básicos de uma boa política é que ela erra nos diagnósticos.

A política - eu acho - foi muito incentivada pelo aumento do preço do diesel quando do casamento da desvalorização do Real com o aumento do preço do petróleo, mas o que aconteceu basicamente nesse setor e como reagiu? A demanda caiu no momento em que a oferta tinha crescido muito. Por isso eu acredito que essa política vai, de fato, piorar o problema, porque vai tender a surgir mais oferta, oferta de caminhões com frota própria, oferta de mais gente, e vai reduzir a demanda. E sabemos que, quando se aumenta o preço, a demanda cai, porque muita gente não pode pagar.

Nesse sentido eu gostaria de enfatizar, como faz o Ministério da Fazenda nessa citação, que essa não é uma política que atende o interesse

público. É importante frisar isso pois, no fundo, é disto que estamos conversando aqui, buscar o interesse público.

Portanto, concluo no sentido de que o tabelamento deve ser abandonado e deve-se permitir que o mercado funcione livremente. Não fazer isso e manter o tabelamento, a meu ver, vai ser estimular a informalidade, estimular o descumprimento da norma e fomentar a insegurança jurídica, o que será muito ruim para um setor que, como eu disse no início, responde por 75% de toda a carga transportada no Brasil, quando se tira o minério de ferro.

E, por fim, é importante saber que existem outras formas melhores de fazer política para se atacar esse mesmo problema. Então, não é uma questão de ignorar o problema, mas de fazer políticas de qualidade para atacar o problema colocado.

Muito obrigado!

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Convido agora o Doutor Luis Henrique Baldez para fazer uso da palavra.

O SENHOR LUIS HENRIQUE BALDEZ (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI) - Boa-tarde, Ministro Luiz Fux! Obrigado.

Inicialmente, eu quero tomar a liberdade de deixar bem clara a posição sobre a inviabilidade técnica e operacional de um tabelamento de fretes, objeto da Lei nº 13.703, advindo da MP nº 832.

Nós entendemos que não há forma conceitual, metodológica e operacional que permita elaborar e implementar uma tabela de fretes rodoviários que tenha a mínima aderência às inúmeras variáveis e peculiaridades, como possui o setor de transporte rodoviário de cargas.

Explico.

No mercado brasileiro de fretes rodoviários, não há posições dominantes nem no lado da oferta, do transporte, nem no lado da demanda, pelos embarcadores. Não existem falhas de mercado, não existem barreiras à entrada e à saída de participantes, não há concentração de poder econômico, os demandantes de frete são absolutamente atomizados, não existem razões objetivas que justifiquem uma intervenção como este tabelamento.

No Brasil, são transportadas cerca de 2 bilhões de toneladas por ano, sendo 65% por rodovias. Para atender a este imenso volume de produtos, existem no mercado 1,8 milhão de veículos, sendo 60% pertencentes à empresa e 40% aos transportadores autônomos, segundo registro da ANTT. São 680 mil caminhões de autônomos divididos em dois grupos distintos: um grupo que congrega cerca de 30%, que utilizam veículos de pequeno porte nos

serviços de coleta e entrega urbana, percorrendo distâncias curtas de até 300 Km; e um grupo que congrega 70%, operando com grandes volumes e distâncias acima de 300 Km.

Já do lado das empresas, estão alocados 1,1 milhão de veículos de grande porte, que também podem ser divididos em dois grupos: aqueles que utilizam os veículos de forma compartilhada por vários embarcadores, com o uso de grandes estruturas de apoio às suas operações, e aqueles que utilizam os seus veículos de forma dedicada, por viagem.

Esses quatro grupos distintos de transportadores interagem permanentemente entre si, igual um mercado de embarcadores. Nesse mercado, as empresas podem subcontratar outras empresas menores, ou autônomos. Esses autônomos também podem contratar direto outro autônomo, criando, dessa forma, um mercado complexo, com peculiaridades absolutamente diversificadas, impossível de ter suas relações comerciais resumidas a uma tabela.

As políticas públicas, como já foi falado aqui pelo antecessor, devem buscar o aumento da competição de forma a aumentar o bem-estar da população, e, com a publicação dessa lei, o Executivo atuou de forma contrária aos interesses da sociedade.

Os reflexos do tabelamento têm sido desastrosos para a economia, com o aumento generalizado de custos e preços. Porém, talvez, aquele mais perverso é o referente ao aprofundamento das desigualdades regionais, pois agrava um problema já grave e histórico do país.

Segundo dados da EPL, Empresa Brasileira de Planejamento e Logística, em seu trabalho sobre o Plano Nacional de Logística, as relações comerciais entre as diversas regiões do país tiveram esses números que estão no *slide*. Como se observa, para cada 100 toneladas exportadas pelo Sudeste para as regiões Norte e Nordeste, o Sudeste recebe só 75, um volume 25% menor. Isso significa que as regiões menos desenvolvidas do país exportam um menor volume de produtos que importam para suas economias e exportam produtos com menor valor agregado, ou seja, enquanto recebem produtos industrializados, o Norte e o Nordeste exportam produtos primários e com menor industrialização, na média.

Nesse cenário, o Norte e o Nordeste recebem mais caminhões do que necessitam, gerando um desequilíbrio entre oferta e demanda por transporte, o que permite uma negociação de fretes mais baratos, que, do ponto de vista econômico, é mais adequado a um volume menor e a um produto de menor valor agregado - são os "chamados fretes de retorno", um neologismo que foi criado, que são sempre negociados e regidos pelo mercado. Se esses

fretes, por conta de um tabelamento imposto, forem equalizados ao frete de chegada da região, verificar-se-ão aumentos entre 70 e 100%, estabelecendo-se um cenário de desinvestimentos no qual muitas das indústrias atualmente em operação serão inviabilizadas, com redução de produção e até mesmo fechamento de unidades produtivas, com enorme repercussão nos níveis de emprego. Portanto, é uma política pública totalmente contrária ao que merecem e precisam as regiões menos favorecidas do país.

Por outro lado, a estrutura rodoviária, fator decisivo para o custo dos transportes, também tem suas peculiaridades. Segundo pesquisa da CNT, o Brasil possui cerca de 1,7 milhão de quilômetros de rodovias, sendo que apenas 12% são pavimentados, porém, com condições de trafegabilidade totalmente distintas se considerarmos os atributos bom e ótimo para ruim e péssimo. Rodar 500 quilômetros no Sudeste do Brasil não é a mesma coisa de rodar 500 quilômetros no Norte ou Nordeste.

A pesquisa CNT, há 23 anos sendo realizada com constante atualização metodológica, congrega 70 variáveis e atributos para cada estado da Federação. Isso significa que são cerca de 1.900 indicadores que compõe os mais variados estados de trafegabilidade da nossa malha rodoviária e todos com influência direta no custo operacional de um caminhão. São realidades tão

diferentes que o custo do transporte experimenta valores também muito diferentes; claro, refletindo realidades diferentes.

No Brasil, devido a essas diferenças de condições de rodovias, estima-se que o consumo de combustível aumenta, em média, 5%, equivalente a um consumo adicional de 830 milhões de litros por ano, o que corresponde a um desperdício da ordem de 2,5 bilhões de reais por ano. São recursos que, caso houvesse uma política de Estado estável e de longo prazo para conservação e manutenção de nossas rodovias não seriam desperdiçados, como o são, e passariam a ser apropriados pelos próprios caminhoneiros.

Finalmente, Senhor Ministro, o número de variáveis que compõem o custo do transporte é elevado, podendo ser destacado, são mais de 10 mil tipos de produtos a serem transportados, consolidados em 99 grupos, segundo NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul), com características próprias de valor agregado, densidade, forma de transporte, forma de acondicionado, tipo de manuseio, tempo de carga e descarga, tempo de entrega, nível de segurança, forma de cobrança; e por aí vão os vários atributos por tipo de produtos. São cerca de 1900 indicadores de qualidade das rodovias. São diversos tipos de veículos, idade e capacidade. A diversidade da idade média dos caminhões é elevada. O custo do combustível, o item de maior participação no curso total, possui diferentes valores em todos os estados da Federação. Os

referentes a instalação de manuseio de carga e descarga são diferentes. Instalações modernas têm maior produtividade e eficiência. E os custos variáveis relativos às condições de sazonalidade dos produtos também são diferentes.

Portanto, as diferenças regionais da infraestrutura, a diversidade de situação de tráfico e as inúmeras variáveis que compõem o custo de transporte demonstram que não existem razões fatigas e objetivas para que um tabelamento de frete rodoviário tenha alguma consistência técnica e aderência ao mercado.

O SENHOR MINISTRO ALEXANDRE DE MORAES - Doutor Luís Henrique, só pedindo para o senhor concluir, por favor, que seu tempo se esgotou.

O SENHOR LUIS HENRIQUE BALDEZ (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA - CNI) - Vou concluir, é a última frase, Ministro. Obrigado!

Assim, afirmo ser impossível a construção da tabela mínima mente lógica, que seja nacional e vinculativa, que tenha características de aderência as peculiaridades do mercado de fretes. Caso seja elaborada, implementada, acarretará graves distorções ao mercado, viabilizará uma

política pública contrária ao bem-estar da população e atuará de forma a aprofundar as desigualdades regionais.

Obrigado!

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Convido agora assumir a tribuna Doutor Diumar Deleo Cunha Bueno.

O SENHOR DIUMAR DELEO CUNHA BUENO (PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS) - Excelentíssimo Senhor Ministro Alexandre de Moraes, Ministra Grace Mendonça, Ministro Valter Casimiro, dos Transportes. Estender meus comprimentos a todos os demais autoridades presentes, senhoras e senhores.

Com todo respeito às demais palestrantes, Ministro, queremos trazer a CNTA - a Confederação Nacional dos Transportes Autônomo -, de forma muito mais simplista, mas com uma tradução muito lógica e mais compreensiva do que realmente acontece com o mercado de transporte rodoviário de cargas, e quanto os transportadores autônomos são sacrificados em um sistema arcaico, que ao longo do tempo foi se instituindo e o isolando, tirando a sua condição de negociar o frete diretamente com os embarcadores, seja da agricultura, da indústria e do comércio. O caminhoneiro autônomo não negocia frete, ele não tem essa condição, ele não pode exercer esse direito, tão

requisitado aqui pelos palestrantes, de livre negócio, de livre mercado, de independência na discussão do preço da sua atividade profissional, que é o transporte.

Como disse anteriormente, quero aqui registrar antes, Senhor Ministro, até pela vasta exposição que foi colocada aqui pelos demais palestrantes, os quais respeito integralmente, mas, para o meu entendimento, são profissionais contratados, habilitados a apresentar números e gráficos, porque o papel aceita tudo, mas a realidade é muito diferente, e que nós pretendemos demonstrar aqui.

Vamos bem adiante, Ministro, vamos acabar com os autônomos. O que estamos falando? Estamos falando de um estabelecimento de um preço mínimo de frete, de custo; não estamos aqui reivindicando, fazendo pressão para obtermos lucro, estamos falando de um estabelecimento, um regramento desse mercado, que não existe hoje o que é uma planilha de preço mínimo de frete.

Agora, há um registro aqui extremamente relevante que eu quero colocar inclusive na avaliação dos senhores que estão aí propondo ou indicando que as empresas vão comprar caminhões, ótimo, o que eles vão fazer? Eles vão trabalhar abaixo do custo mínimo do frete? Essas empresas vão trabalhar, vão comprar caminhões, vão trabalhar menos do que o valor do frete

que está sendo pago, explorado dos caminhoneiros, hoje, Ministro? Não é possível, Ministro, porque os caminhoneiros, que tem um valor, um custo muito menor do que se for agregar o das empresas, o valor de patrimônio e sua estrutura física, pagamento de motorista, pessoal, vai ser muito maior. Isso sim vai ser um prejuízo para o país, não a condição que os caminhoneiros vêm, há muito tempo, suportando.

Vamos falar da outra nuvem negra que estão colocando no mercado, de forma paga, utilizando os meios de imprensa para assustar a população brasileira, as nossas autoridades, com o tal do chamado frete do retorno. Realmente, os caminhoneiros estão trabalhando, há muito tempo, só com frete de retorno, frete mesmo, remunerado, eles não trabalham, eles não ganham há muito tempo. Hoje é ofertado para os caminhoneiros tanto para ir como para voltar o chamado frete de retorno, que é o mínimo, abaixo do preço de custo. Agora não existe essa condição, o caminhoneiro, cada carga que ele carrega é um contrato. Ele se encerra na hora que ele entregou a carga no seu destino, ele encerra, o caminhoneiro tem que ir atrás de um novo serviço, de um novo contrato de serviço de transporte. Não existe, na história do Brasil, que o caminhoneiro vá com o frete, garantindo o seu retorno, isso não existe, principalmente promovido pelo agronegócio e agricultura, que não têm essa

condição de pagar o frete de retorno, remunerar o caminhoneiro para garantir o seu retorno, para carregar novamente.

Como falei, o caminhoneiro não negocia frete. E aqui eu quero, de forma muito simples, mas prática, demonstrar para os senhores como é que é a vida, como é que é, na prática, o que acontece realmente nesse mercado de contratação de frete. E aqui uma exposição muito clara de onde começa o caminhoneiro que geralmente descarrega nas cidades e vai para pontos de concentração, geralmente postos de abastecimento, onde ele fica parado esperando que apareça alguma carga para ele poder carregar para voltar embora ou para ir para qualquer outro destino. Neste meio, sempre, de forma ambulante, existem várias pessoas que trabalham como agenciadores de fretes, são pessoas anônimas, equipadas com telefone, que têm contato com as empresas de transporte e sabem das informações das cargas disponíveis na cidade, e elas indicam para os caminhoneiros as empresas que têm essas cargas. E o caminhoneiro, interessando-se por uma carga, elas indicam a transportadora que tem a referida carga. Nessa conversa, o caminhoneiro deixa de 100 a 500 reais para o agenciador, por essa simples informação. Aí ele vai até a transportadora, chegando lá, ele faz um cadastro inicial prestando a sua capacidade de idoneidade, principalmente por causa do mercado segurador, o

documento do caminhão e pessoal, e recebe uma ordem de carregamento para ir para a indústria carregar o seu caminhão.

Então a transportadora está ali só na condição de fazer a parte administrativa e burocrática da operação, ela não faz nada. O emprego da mão de obra, o risco do equipamento, o risco de vida que o caminhoneiro passa, dia e noite, por questão de roubo ou por questão de acidente nas estradas, o trabalho dele é risco constante de vida.

E ele vai até a indústria. Chegando lá, ele geralmente enfrenta uma fila muito grande, porque as indústrias contrataram várias transportadoras e mandaram vários caminhões para lá, então fora da empresa fica uma fila muito grande, e o caminhoneiro leva em média, para fazer uma operação dessa, 12 horas para poder carregar o seu caminhão, simplesmente carregar o seu caminhão. E aí ele recebe a nota fiscal e retorna à transportadora para fazer a documentação fiscal de viagem, o documento de seguro e toda a documentação para ele executar a viagem.

Ministro, fica demonstrado claramente que o caminhoneiro não tem acesso aos contratantes de serviço de transporte, conforme está explícito no painel. O contato dele é com as transportadoras, que são intermediárias. E eu faço questão de registrar que os caminhoneiros autônomos

representam 50% do transporte rodoviário de carga do país e possuem uma frota estimada em 1 milhão de veículos.

Eu estou recebendo um comunicado de tempo de 2 minutos. A sua assessoria havia me concedido uma oportunidade de 20 minutos, em função de que a outra representação nossa não vai expor.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Aqui na Justiça, nós temos que manter a igualdade entre as pessoas que estão no mesmo processo. Os que se inscreveram tiveram 10 minutos. O senhor pode concluir um pouco mais, mas quem marca o prazo da exposição sou eu, talvez a assessoria tenha ido além daquilo que eu determinei. Mas depois vou ouvir um outro representante da sua classe. Então o senhor pode concluir com vagar, o senhor termine.

O SENHOR DIUMAR DELEO CUNHA BUENO (PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS) - Ministro, eu agradeço, até porque não tenho a *expertise*.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Eu só queria esclarecer também que esta Audiência Pública foi antecedida de duas audiências anteriores. Eu os ouvi horas no meu gabinete. Por essa razão a Audiência de hoje é uma audiência técnica, para esclarecer dados técnicos.

O SENHOR DIUMAR DELEO CUNHA BUENO (PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS) - Perfeito.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Para não parecer que nós estamos aqui ouvindo rapidamente, não.

O SENHOR DIUMAR DELEO CUNHA BUENO (PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS) - De forma nenhuma.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Já sentamos horas e horas a fio, anteriormente.

O SENHOR DIUMAR DELEO CUNHA BUENO (PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS) - Na verdade, nós só temos que agradecer a oportunidade de o senhor trazer para esta Audiência Pública uma questão tão importante não só desta categoria, mas para o país.

Eu vou até cortar, ia fazer o caminho inverso dessa apresentação. Então está explícito que o caminhoneiro não goza desse direito de livre mercado.

Qual o cenário do país após a aprovação do piso mínimo de frete? Isso eu acho que é o importante, é o que está em discussão. Ao contrário,

Ministro, do que foi apresentado aqui, nós fomos atrás de fontes oficiais para apresentar, porque não temos essa estrutura para apresentar, e comprovamos que os preços caíram após o movimento de 21 de maio. Essa coleta de dados foi feita agora no mês de julho.

E o primeiro levantamento, que é da CONAB, os hortifrútis mais comercializados nas CEASAs do Brasil registram queda, generalizada, em julho.

Começo aqui com as hortaliças, dizendo, das principais consumidas pelos brasileiros, e comercializadas nos CEASAs: no caso da alface e o tomate, a batata, a cebola e a cenoura, nos mercados de CEASA de São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Vitória, Goiânia, Recife e Fortaleza.

Fonte da CONAB: das cinco hortaliças pesquisadas, chegamos ao caso da cebola, no CEASA, 54% a menos, em julho, Ministro, 54%. Nas frutas, a banana, a laranja, a maçã, o mamão e a melancia - nos mesmos CEASAs-, tivemos uma queda de 47%, no CEASA do Rio de Janeiro. E, isso, não foi muito diferente, pelos outros CEASAs do País.

Tenho registrado de uma outra forma aqui, Ministro, que é uma ilusão paga, que estão vendendo aí, que houve um prejuízo para o País, na movimentação de carga.

Então, de forma mais densa, pegamos o produto "soja", que é o item que ocupa 50% de toda a área agricultável do País, e fomos buscar essa informação no Porto de Paranaguá, na APPA, e ela demonstrou que, entre 2017 e 2018, houve um aumento de 21% da exportação de soja, Ministro; um excedente, aí, de 300 mil toneladas de um ano para o outro.

Da mesma forma, fomos a uma referência maior, do Porto de Santos, que é o maior Porto do Brasil. Também, entre 2017, houve um aumento de 26%; houve um aumento de 600 mil toneladas a mais de soja, Ministro, exportada pelo Porto de Santos.

A outra fonte que dá uma referência extremamente relevante é a movimentação de caminhões nas rodovias. Isso traduz os demais produtos comercializados, industrializados e consumidos no País.

Foi, através da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, ABCR, apontado crescimento no fluxo de veículos pesados entre julho de 2017 a julho de 2018. E quero, aqui, pedir perdão a todos, porque não estou conseguindo fazer a transparência, aqui, da forma com que estou falando. Vou tentar, aqui, agora.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - O senhor vai juntar isso no processo, não é? O senhor vai juntar isso no processo?

O SENHOR DIUMAR DELEO CUNHA BUENO (PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS) - Isso, no processo, Ministro.

Mas, então, aqui, só para encerrar, houve um aumento de 2,4% e, segundo a AVCR, o levantamento se correlaciona com os indicadores econômicos relevantes do PIB, a produção na indústria, a venda no comércio varejista, e os salários, entre outros.

Como base nas análises levantadas, Senhor Ministro, a CNTA conclui que, o mercado no período "pós piso mínimo de frete", apresentou boa oferta de produto, constância nos abastecimentos e não registrou escassez em nenhum item básico, pelo contrário, a medida trará reflexos positivos para a economia.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Agora, convido o penúltimo expositor, Doutor Alexandre Cordeiro Macedo, e, posteriormente, vou ouvir o Senhor Carlos Alberto Litti Dahmer. Mas agora, vou ouvir, para fazer exatamente essa equivalência de forças no processo, que é muito importante obedecer. Doutor Alexandre Cordeiro Macedo, com a palavra.

O SENHOR ALEXANDRE CORDEIRO MACEDO (CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA) - Boa-tarde a

todos! Excelentíssimo Senhor Ministro Luiz Fux, Excelentíssimo Senhor Ministro Alexandre de Moraes, Excelentíssimo Senhor Subprocurador-Geral da República Paulo Gonet, Excelentíssima Senhora Ministra Grace Mendonça. Cumprimento também o Ministro dos Transportes, Valter Casimiro.

Bom, estou aqui na função, na verdade, de trazer a opinião não minha, mas da CADE, do órgão o qual trabalho, que há muito tempo trata dessas questões de tabelamento de preços já há mais de décadas.

E, para se ter uma ideia, o CADE tem frequentemente condenado esse tipo de conduta de tabelamento de preço, indução de conduta comercial uniforme. E a gente tem aproximadamente já 150 casos de condenação com aplicação de multa e outras sanções para esse tipo de conduta.

Recentemente, inclusive, a gente tem alguns casos no setor médico, casos no setor de autoescola, agências de viagem e até mesmo de transporte, como foi uma consulta feita pela SINTRACON - Sindicato dos Transportadores Autônomos de Containers de Itajaí, que culminou numa decisão no CADE, aqui eu trago trechos do voto da Conselheira Paula Azevedo, que disse o seguinte: “é danosa ao ambiente concorrencial ao reduzir a competitividade entre concorrentes, por efetuar o mecanismo de equilíbrio de preços e limitar a possibilidade de barganha de forma a prejudicar os consumidores finais." Essa é a tônica do que diz não só essa decisão, mas todas

as outras decisões que tratam do mesmo tema. E, na oportunidade, ela inclusive analisou alguns projetos de lei que tinham na Câmara e no Senado, que tratavam do mesmo tema similar a essa medida provisória.

Isso, por óbvio, segundo o CADE, gera prejuízos para a concorrência, e o CADE tem como objeto final - e aqui não tem lado A nem lado B, mas, sim, a sociedade brasileira - tentar demonstrar quais são os prejuízos possíveis dessa medida provisória para sociedade brasileira como um todo. Aqui, o CADE está na defesa da coletividade, conforme diz o parágrafo único do art. 1º da Lei 12.529, que diz que a coletividade é titular dos direitos garantidos por esta norma. E, aí, entenda-se o Brasil como um todo, mas, ao fim do dia, os consumidores que são os mais afetados pelas condutas anticompetitivas que usualmente observamos no mercado.

O CADE identifica nesse tipo de tabelamento, de uma maneira geral, que isso além de gerar prejuízo para a sociedade brasileira como um todo pode inclusive gerar prejuízo para os próprios consumidores. Isso tem um risco real dessa tabela trazer esses prejuízos para os consumidores, uma vez que os próprios clientes podem verticalizar a cadeia e, a partir daí, oferecer os próprios serviços.

Os preços mais caros, com frete que não obedece a lei da demanda e da oferta, o que acontece é uma esperada diminuição da demanda

por esses produtos finais, o que, por óbvio, vai acabar deixando a oferta alta e diminuindo a quantidade de empregos. É o que a gente considera, na literatura econômica, como a criação de peso morto. Acaba gerando um problema de uma maneira generalizada para a sociedade brasileira.

A gente tem ainda alguns problemas que podem surgir a partir daí, que é muito fácil de identificar nesse tipo de conduta de tabelamento, que é, por exemplo, a mitigação da liberdade contratual; a gente tem também risco de incremento de custo da cadeia de formação por preço de produto e serviço; redução, por óbvio, da competitividade entre os concorrentes, o que faz com que se estipule um preço supracompetitivo em detrimento da competitividade do preço normal, que se estipularia no mercado em virtude da lei da demanda e da oferta. A gente percebe que o tabelamento, em regra, nesses casos é justamente o Estado intervindo para corrigir uma suposta falha de mercado, mas que, muitas vezes, está camuflando um excesso de oferta e, portanto, não seria falha de mercado, seria justamente o mercado trabalhando e reduzindo os preços desses serviços. Então, a gente tem uma série de outros problemas, como risco de redução de incentivos à inovação nos mercados, risco de queda da qualidade dos produtos e serviços, e risco de desvio da demanda para outros serviços.

Portanto, essa tabela acaba, na verdade, gerando uma proteção em relação à margem de lucro dos ofertantes desse serviço, o que horizontalmente, em um médio prazo, vai prejudicar a sociedade como um todo e também os consumidores. Além do que tudo isso é agravado porque, faz parte dessa negociação da imposição do preço não só o Estado, mas, sentando à mesa, os próprios competidores, o que tem uma característica de cooperação muito parecida com o modelo de cartelização, que a gente vê nos mercados.

Para encerrar, Ministro, eu gostaria apenas de deixar claro que isso não é só a jurisdição brasileira, a autoridade antitruste da jurisdição brasileira que vem condenado esse tipo de conduta, mas isso é assim no mundo inteiro, desde 1940 - entre 1940 e 1980 - com a Reed-Bullwinkle Act dos Estados Unidos, ele já vem condenado esse tipo de atitude, e o *Federal Trade Commission* vem dizendo que essa intervenção do Estado no mercado de transporte nos Estados Unidos tem gerado uma série de consequências negativas para a sociedade norte-americana.

Portanto, na opinião do CADE, o tabelamento de preço mínimo acaba gerando, ao final, um resultado semelhante ao de uma cartelização, ou seja, uma uniformização de preços entre os agentes que deveriam concorrer no mercado por meio da oferta de melhores serviços.

Por fim, apenas para finalizar, existe uma discussão importante sobre a competência do CADE de fiscalizar a concorrência e a competência regulatória de excepcionar a competição daquele setor. É o que a gente chama da interação das agências regulatórias setoriais e as autoridades da concorrência.

O CADE entende muito bem o papel dele, evidentemente que nós não vamos entrar no que se refere à competência da ANTT, a gente respeita a decisão do Estado brasileiro, no entanto é importante declarar que, no papel de *advocacy* do CADE, no papel de *advocacy* da concorrência, o CADE entende que a tabela é prejudicial. De maneira que, se venha uma regulamentação nesse sentido, a imunidade antitruste aí, Ministro, só se daria pela jurisprudência do CADE, pela jurisprudência das melhores práticas das autoridades antitruste internacionais, quando a gente cumpre aí o requisito da *state action immunity* que é o requisito dos requisitos especificamente. O primeiro seria a regulação integral do setor e a capacidade de fiscalização. Estando esses dois elementos, aí, sim, daria uma imunidade antitruste para aquele setor escolhido pela regulação.

Encerro minha palavra aqui, Ministro, e agradeço a oportunidade.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX (RELATOR) - Chamo agora para assumir a tribuna o Senhor Carlos Alberto Litti Dahmer.

O SENHOR CARLOS ALBERTO LITTI DAHMER - Boa-tarde a todos e a todas presentes nesta Corte! Gostaria de fazer uma saudação especial ao Ministro Luiz Fux, ao Ministro Alexandre de Moraes, Ministra Grace e também Paulo Gustavo, e aos companheiros caminhoneiros que estão em número muito expressivo aqui acompanhando atentamente o que a gente coloca.

Eu sou Carlos Alberto Litti Dahmer. Eu sou Presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Ijuí, no Rio Grande do Sul, e Vice-Presidente da CGTB - Central Geral dos Trabalhadores do Brasil.

Ministro, eu vou direto ao tema para tentar, através de exemplos práticos da dura vida real que os caminhoneiros deste País enfrentam no seu dia-a-dia, demonstrar que os argumentos usados pela Confederação Nacional da Indústria, pela ATR no processo e pela Confederação Nacional da Agricultura, ora eles são falaciosos, ora são demagógicos e até mentirosos, dependendo de cada caso.

Mas inicio com uma verdade, uma verdade dita pela CNI, no que tange ao frete praticado de sal no Nordeste, que vem para o Sul e para o Centro-oeste. É verdade o que diz a Confederação quando alega que os fretes

foram significativamente melhorados, mas o que precisa ser dito também é que a exploração que antes havia tornava quase impossível que a categoria continuasse a realizar esse trabalho, pois, muitas vezes, o frete ali explorado dava minimamente para que o valor do óleo diesel no chamado frete retorno fosse contemplado. Trabalhar pelo óleo diesel, Ministro, não é cabível, ninguém neste País pode trabalhar somente para comer o pão, outras necessidades básicas precisam ser remuneradas pelo esforço do nosso trabalho. Agora, trago do Sul o exemplo descabido e que reponta as mentiras que se divulgam nas mídias pagas e patrocinadas por esses que nos exploram; vem da indústria dos laticínios: a Lactalis, empresa francesa, proprietária de grandes marcas, tais como Itambé, Sorrento, Parmalat, Valmont, LG e Batavo e que influencia fortemente o mercado lácteo do Brasil. A Lactalis, na região Noroeste, meu caro companheiro, quando você falava do leite, no Rio Grande do Sul, ela recebe diariamente dois milhões de litros de leite. Ela aponta - estão aí os comentários - que houve um aumento significativo no valor do preço ao consumidor entre setenta e cinco centavos e um real e vinte centavos para o consumidor. Porém - e pasmem, senhores - para o produtor rural que põe o leite diariamente para a Lactalis não aumentou nenhum centavo. Tem os transportadores que fazem o frete, a distribuição pelo País, nos procuram, no sindicato, para que entremos com uma ação, fazendo com que a Lei 13.103 seja cumprida. Então, quem na

verdade produz essa aludida inflação: nós os caminhoneiros ou a indústria que usa essa artimanha e, de forma oportunista, aumenta os seus lucros? Para além dessa ação que o nosso sindicato efetuará na Justiça não deveria também ter uma ação do CADE? Essa exploração vai continuar? Não está aí também uma função do Estado em proteger a população contra os aumentos inoportunos e abusivos?

Quero também registrar aqui, Senhor Ministro, que estou encaminhando todas essas denúncias que chegaram ao nosso sindicato, em documento anexo aqui, e está também em arquivo enviado para este Tribunal a relação de todas as empresas, seja a de transporte, seja a da indústria, ou da agricultura, que não estão cumprindo com a Lei 13.703, do Piso Mínimo de Frete.

Também, na área em que atua a associação dos transportadores, temos bons e maus exemplos. Trago um exemplo positivo, vindo da agricultura, onde uma empresa beneficiadora de cereal praticava, na data de 11 de abril, portanto, antes da greve, o seguinte frete: saía da cidade de Ajuricaba-RS para Miraí-MG; peso da carga de 14.400 kg; valor do frete, treze mil reais; o valor da mercadoria, do produto em si, trinta mil, novecentos e sessenta reais. Com a Resolução 5.820, o piso mínimo de frete, a seguinte condição, com o mesmo transportador, o mesmo caminhão, destino inicial e

final igual: Ajuricaba - Miraí; peso: 4.400 kg; valor do frete, cinco mil, duzentos e trinta e três reais, oitenta e quatro centavos; e o valor do produto no mercado - as notas estão aqui -, trinta mil novecentos e sessenta reais. Não aumentou um real, apenas se ajustou uma situação que tinha. No entanto, não é isso que acontece com a maioria das transportadoras, que, mesmo recebendo um valor muito acima do piso de frete, não repassa esse valor ao caminhoneiro. Veja este exemplo do frete da CONAB - Companhia Nacional da Abastecimento -, portanto, recurso público que pagou à empresa transportadora G10 pelo serviço a importância de oitocentos e cinquenta reais, quarenta e sete centavos por tonelada. E, no caminhão que carregou, esse frete daria trinta e um mil, quinhentos e dezoito reais, trinta centavos. A G10 contratou o transportador autônomo para efetuar o transporte pelo valor de quatrocentos e quarenta e cinco reais, treze centavos por tonelada, ou, no caso do caminhão, dezesseis mil, quatrocentos e noventa e dois reais e cinquenta e dois centavos. O valor estabelecido pelo piso mínimo, segundo a Resolução 5.820 para essa operação que foi de Sorriso-MT para Assu-RN, o piso mínimo deveria ser vinte e dois mil, novecentos e vinte e seis reais, quarenta centavos. A transportadora G10 descumpriu a lei, pagando abaixo do piso, mesmo tendo obtido o exorbitante lucro de mais de cinquenta por cento do valor do frete para tão somente produzir o documento fiscal da legalidade para o transporte. Ela não teve o

risco, não teve despesa com pneus, com diesel, com mão de obra, teve sim, como diz a Bíblia, a mansidão dos pombos e astúcia das serpentes para explorar e, como vampiro do transporte, sugar até a última gota do caminhoneiro. Trago, também, aqui da associação, que tenta induzir o julgador ao erro quando, nesse processo de ADI 5.956, apresenta como verdadeiro um cálculo de pagamento do frete da cidade de Guaíra-SP para Ribeirão Preto- SP, dizendo que pagava, antes da entrada do piso mínimo, o valor de 984,96, e que agora pagaria o valor de 2.128,98. Ocorre que isso não condiz com a verdade, pois o cálculo correto é R$1,27, segundo a Resolução da ANTT, do seu coeficiente, multiplicado pelo número de eixos, que são 7, vezes a quilometragem, 137. Isso produziria 1.221,48. Antes era 984,96. Veja a pequena diferença que deu no valor real declarado como pagamento, antes da edição.

Mas ele ainda, de má-fé, põe junto do documento deste processo usando a carta-frete para pagamento, quando a ANTT, já no ano de 2011, vedou completamente o uso da carta-frete e colocou o pagamento eletrônico de frete como única forma de pagamento. Portanto usou um documento ilegal e abusivo num processo sob apreciação da Corte. Não atendeu também a Lei 10.209, do vale-pedágio, pois não recolheu para o transportador R$65,45, inclusive podendo ser penalizada, conforme diz a lei, em duas vezes o valor do frete.

Outro e principal entrave para a implantação efetiva do piso mínimo de frete está nas *commodities*, que, para além dos fatores climáticos naturais que influenciam a produção e seus preços, consecutivamente, há outros fatores determinados por produto, é o caso da soja, dos defensivos e dos insumos, que foi colocado aqui. Porém, a moeda balizadora é o dólar. E que, se realizada uma pesquisa aprofundada, nos dará a certeza de que os preços praticados pelo produtor rural estão muito associados à oscilação produzida pelo câmbio, e não, como tenta a CNA incutir, que os caminhoneiros e o piso mínimo de frete são os vilões do negócio.

Pois, vejamos, o preço da tonelada de adubo, uma fórmula específica a chamada 5.20.20 estava sendo praticado, antes da nossa greve, o valor de 1.200 reais por tonelada, e a cotação do dólar daquele dia 3 reais e sessenta e seis centavos. Nesta sexta-feira, dia 24 de agosto, esse mesmo produto custava ao produtor, posto lá na fazenda, na lavoura dele, a importância de 1.600, e a cotação do dólar 4,09. Portanto essa diferença de 43 centavos de dólar é que produziu os 400 no preço final, dos 1200 para os 1600 para o produtor, e não, como tenta usar a CNA, de que novamente os caminhoneiros e o piso mínimo de frete são os culpados pelos males do País.

É preciso que se diga que a CNA usa dois discursos para o mesmo tema. Defende o piso mínimo para o café, para a laranja e para o trigo,

mas nega-se terminantemente a discutir o piso mínimo de frete; um preço mínimo para o seu produto sim, e para o nosso piso mínimo alega inconstitucionalidade.

De forma justa, os agricultores pleiteiam e recebem inúmeros benefícios do Governo, através de crédito, taxas diferenciadas, prorrogação, Plano Safra, perdões de dívidas - só agora está circulando 14 bilhões de dívida no Senado, que será dinheiro público que irá para a agricultura. Justamente, correto, não estamos colocando isso, mas por que para a agricultura sim e para o transporte não?

Por fim, Ministro, ao longo dessa minha caminhada de mais de 20 anos para consolidar dias melhores para a categoria dos transportadores autônomos, tenho reafirmado, diversas vezes, e não há hora mais oportuna e apropriada, Ministro, para dizer que inconstitucional é a fome, inconstitucional é não dar garantia de sobrevivência aos seus, inconstitucional é a exploração exacerbada de uma categoria econômica sobre a outra, inconstitucional é não oportunizar dignidade ao ser humano.

Meu muito obrigado.

O SENHOR MINISTRO LUIZ FUX - Uma última palavra. Eu gostaria de agradecer muitíssimo a vinda de todos aqui, a exposição de todos. Em nome da liberdade de expressão, muito embora não seja comum, eu também

não vou repreender as manifestações positivas em prol da fala do nosso último expositor. E dizer aos senhores que, hoje, um dos problemas da Justiça, de que ela tem sido até acusada, é de invadir uma série de searas que não são da sua competência. Afirma-se que há violação da cláusula da separação de Poderes, um ativismo judicial, uma judicialização da política e outros fatos em que se procura emprestar ao Judiciário uma iniciativa que ele não deveria tomar.

A verdade é que isso é um pseudoproblema. O Judiciário só atua quando é provocado, e essa é uma das manifestações mais claras, porque esse é um problema macroeconômico, que veio ao Judiciário por meio de ações de controle concentrado, da compatibilidade do tabelamento com a Constituição Federal, só que, em volta dessa questão jurídica, de valorização do trabalho, livre iniciativa, livre concorrência, dignidade humana, nós temos fatores interdisciplinares em relação aos quais nós não temos o domínio. E isso hoje é um problema no mundo inteiro quando se aduz o problema da capacidade institucional, quer dizer, um dos limites da jurisdição das cortes supremas é a capacidade institucional de entender os problemas que são extrajurídicos, as externalidades às vezes negativas de questões jurídicas colocadas.

Então, eu agradeço muitíssimo a presença de todos, porque esta audiência pública trouxe vários elementos importantes de serem ouvidos

nesse prazo compatível com a nossa possibilidade de apreensão e sob o contraditório, todos tiveram a oportunidade de se manifestar. Em razão disso, eu quero os senhores.

Em nome da segurança jurídica, eu vou manter as ações suspensas, porque agora eu tenho mais elementos para decidir a questão. Evidentemente que, conforme aqui foi colocado, além dos fatores, digamos assim, práticos demonstrados, nós temos aqui uma questão de tensão entre princípios importantes, que são os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e da valorização do trabalho humano. Paradoxalmente, esses valores estão previstos no mesmo inciso constitucional - a valorização do trabalho e a liberdade de iniciativa.

Então, eu queria manifestar, em nome da Corte, o nosso júbilo pela realização desta audiência, que foi muito importante e marca a natureza democrática do processo judicial, em que, por vezes, as suas decisões têm como conteúdo a manifestação das próprias partes interessadas. Agradeço a todos e, em nome da segurança jurídica, estão prevalecendo as últimas decisões de suspensão das ações, mas, em razão desta audiência pública, tornou-se bem mais factível uma decisão da Corte sobre esse problema.

Eu queria saber dos senhores membros da Mesa se desejam se manifestar. Se não desejam se manifestar, eu declaro encerrada esta audiência, agradecendo, mais uma vez, os elementos que foram trazidos.

Muito obrigado!

****