

IX - Carga neogranel: a carga formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque;

X - Carga containerizada: a carga embarcada e transportada no interior de contêineres;

XI - Carga containerizada perigosa: a carga containerizada que seja classificada como perigosa para fins de transporte ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente;

XII - Frete: pagamento realizado ao transportador rodoviário de cargas, inscrito no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC, referente ao serviço de transporte para a movimentação de cargas realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros, em uma rota com origem e destino fixados em contrato;

XIII - Veículo automotor de carga: equipamento autopropelido destinado ao transporte rodoviário de cargas ou a unidade de tração homologada para tracionar implementos rodoviários em vias públicas;

XIV - Implemento rodoviário: veículo rebocado acoplável a um veículo de tração ou equipamento veicular complemento de veículo automotor incompleto;

XV - Composição veicular: conjunto formado pelo veículo automotor de carga e um ou mais implementos rodoviários;

XVI - Transporte Rodoviário de Carga Lotação: serviço de transporte objeto de um único contrato de transporte, envolvendo um único contratante da totalidade da capacidade de carga da composição veicular, entre um par origem e destino.

CAPÍTULO II

DA METODOLOGIA, APLICAÇÃO E DO CÁLCULO DOS PISOS MÍNIMOS

Art. 3º A tabela com os coeficientes de pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes consta do ANEXO II desta Resolução, obtidos a partir da aplicação da metodologia constante do ANEXO I.

§1º Não integram o cálculo do piso mínimo:

I - lucro;

II - pedágio;

III - valores relacionados às movimentações logísticas complementares ao transporte rodoviário de cargas com uso de contêineres e de frotas dedicadas ou fidelizadas, mencionadas no §5º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018;

IV - despesas de administração, alimentação, tributos, taxas e outros itens não previstos no ANEXO I.

§2º Poderão ser acrescidos ao piso mínimo os valores dos incisos I, III e IV, por acordo entre as partes.

§3º O pagamento do pedágio constante do inciso II deve ser realizado na forma da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, e regulamentação vigente.

Art. 4º A metodologia descrita no ANEXO I define os procedimentos para cálculo dos custos que compõem o frete-peso, de veículos movidos a diesel, para operações de Transporte Rodoviário de Carga Lotação.

§1º A PNPM-TRC considera a totalidade de eixos da composição do veículo que será utilizado na operação de transporte, suspensos ou não, não sendo aplicável caso não se verifique o descrito no caput.

§2º Para operações de Transporte Rodoviário de Carga Lotação em que sejam transportadas cargas distintas, sujeitas à classificação em mais de um tipo de carga estabelecida no Anexo II desta Resolução, deverá ser considerada aquela que resulte em maior valor.

Art. 5º Os pisos mínimos de frete devem ser calculados por meio dos coeficientes de deslocamento (CCD) e dos coeficientes de carga e descarga (CC) apresentados no Anexo II.

§1º Para o caso de operações de Transporte Rodoviário de Carga Lotação, calcula-se o valor do piso mínimo de frete pela multiplicação da distância (d) pelo coeficiente de deslocamento (CCD), somado ao coeficiente de carga e descarga (CC), obtidos na Tabela A do Anexo II, em que:

I - Distância (d): distância percorrida entre a origem e o destino, em quilômetros;

II - Coeficiente de Custo de Deslocamento (CCD): coeficiente de custo de deslocamento, em reais/quilômetro; e

III - Coeficiente de Custo de Carga e Descarga (CC): coeficiente de custo de carga e descarga, em reais.

§2º Para o caso de operações em que haja a contratação apenas do veículo automotor de cargas, calcula-se o valor do piso mínimo de frete pelo mesmo método apresentado no §1º, utilizando-se dos coeficientes de custo obtidos na Tabela B do Anexo II, considerando-se a quantidade de eixos da Composição Veicular de Carga.

§3º Caso a Combinação Veicular de Carga possua uma quantidade de eixos não previsto neste Regulamento, calcula-se o valor do piso mínimo de frete utilizando-se a quantidade de eixos imediatamente inferior e, na ausência dessa referência, a quantidade de eixos imediatamente superior.

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

Parágrafo único. Os reajustes previstos no caput ficam condicionados à disponibilização do preço médio ao consumidor do óleo diesel (S10) do Brasil pela ANP.

Art. 7º Estão sujeitos à Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, além das entidades privadas, os órgãos da administração pública direta, os fundos especiais, as autarquias, as fundações públicas, as empresas públicas, as sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios.

Parágrafo único. A PNPM-TRC não é aplicável ao Transporte Rodoviário Internacional de Cargas.

Art. 8º Os fretes pagos no Transporte Rodoviário Remunerado de Cargas não poderão ter valor inferior aos calculados com base no Anexo II desta Resolução, sejam celebrados por pessoa física, pessoa jurídica ou equiparados, inclusive em casos de subcontratação.

CAPÍTULO III

DA FISCALIZAÇÃO, DAS INFRAÇÕES E DAS PENALIDADES

Art. 9º Constituem infrações administrativas as seguintes condutas:

I - o contratante que contratar o serviço de transporte rodoviário de carga abaixo do piso mínimo estabelecido pela ANTT: multa no valor de duas vezes a diferença entre o valor pago e o piso devido com base nesta Resolução, limitada ao mínimo de R\$ 550,00 (quinhentos e cinquenta reais) e ao máximo de R\$ 10.500,00 (dez mil e quinhentos reais);

II - os responsáveis por anúncios que ofertarem contratação do transporte rodoviário de carga em valor inferior ao piso mínimo de frete definido pela ANTT: multa no valor de R\$ 4.975,00 (quatro mil e novecentos e setenta e cinco reais);

III - os contratantes, transportadores, responsáveis por anúncios ou outros agentes do mercado que impedirem, obstruírem ou, de qualquer forma, dificultarem o acesso às informações e aos documentos solicitados pela fiscalização para verificação da regularidade do pagamento do valor de frete: multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais).

§1º Para efeito do disposto no inciso I do presente artigo, considera-se infrator o responsável pela contratação do transportador que realizará a operação de transporte.

§2º A ANTT poderá utilizar-se do documento que caracteriza a operação de transporte, de documentos fiscais a ele relacionados, das informações utilizadas na geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT ou qualquer outro meio, para comprovação das infrações previstas neste artigo.

§3º As multas anteriormente descritas não se confundem com a indenização prevista no § 4º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 10. A Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, convertida na Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, só é aplicável aos contratos assinados após o início da vigência da Resolução nº 5.820, de 30 de maio de 2018.

Art. 11. A Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas se incumbirá de:

I - reajustar os coeficientes dos pisos mínimos na hipótese descrita no art. 6º desta Resolução;

II - definir e disponibilizar, quando necessário, o detalhamento dos procedimentos mencionados nos dispositivos desta Resolução; e

III - publicar os parâmetros de cálculo utilizados para a obtenção dos coeficientes dos pisos mínimos.

Art. 12 Esta Resolução entra em vigor em 20 de julho de 2019.

Art. 13 Fica revogada a Resolução nº 5.820, de 30 de maio de 2018.

MARIO RODRIGUES JUNIOR
Diretor-Geral

ANEXO I

METODOLOGIA DE CÁLCULO DOS PISOS MÍNIMOS

O modelo de custo descrito nessa seção representa o método de cálculo do custo total de serviços de transporte rodoviário de carga que resulta nos coeficientes dos pisos mínimos de frete publicados, em conformidade à Lei nº 13.703/2018, que estabelece a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. O método de cálculo fundamenta-se no conceito de custo operacional total e retrata os custos diretos de um serviço de transporte rodoviário de cargas, sendo embasado por um conjunto de estudos técnicos e tratamento estatístico dos parâmetros de entrada do modelo. Definem-se como custos operacionais totais aqueles diretamente relacionados a um serviço de transporte rodoviário de cargas. Tais custos dividem-se em fixos e variáveis, que serão definidos e descritos ao longo dessa Seção, não incorporando demais custos, conforme estabelecido no Art. 3º desta Resolução.

A. CUSTO FIXO

Os custos fixos são aqueles que apresentam valores fixos em um determinado intervalo de tempo, não sendo relacionados à intensidade de uso da composição veicular de transporte; em outras palavras, são custos que não variam com a distância percorrida e continuam existindo mesmo com o veículo parado. A classe denominada Custo Fixo, que compõe a estrutura do modelo, compreende os seguintes elementos de custo:

I) Custo de depreciação do veículo automotor de carga

($C_{dep,c}$)

II) Custo de depreciação do implemento rodoviário ($C_{dep,i}$);

III) Custo de remuneração do capital do veículo automotor de carga ($C_{rcap,c}$);

IV) Custo de remuneração do implemento rodoviário ($C_{rcap,i}$);

V) Custo de mão de obra de motoristas (C_{mo});

VI) Custo de tributos e taxas da composição veicular (C_{trib});

VII) Custo de seguro contra acidente e roubo da composição veicular (C_{seg});

VIII) Custo adicional de cargas perigosas (C_{per}).

I. Custo de depreciação do veículo automotor de carga

Entende-se como custo de depreciação a reserva financeira que deve ser acumulada pelo transportador com o objetivo de restituir a perda de valor de mercado do veículo automotor de carga ao longo da vida econômica do ativo, decorrente do uso ou obsolescência tecnológica.

O modelo de custo proposto considera a depreciação a valores constantes, calculada por meio da equação (1.a):

$$C_{dep,c} = \left(\frac{VA_c - VR_c}{VE_c} \right) \quad (1.a)$$

Onde:

$C_{dep,c}$: Custo de depreciação do veículo automotor de carga (R\$/mês);

VA_c : Valor aquisição do veículo automotor de carga (R\$);

VR_c : Valor de revenda do veículo automotor de carga (R\$);

VE_c : Vida econômica do veículo automotor de carga (meses).

O valor de aquisição corresponde aos preços de mercado do veículo automotor de carga novo, e o valor de revenda é o preço esperado de revenda deste ativo ao término da vida econômica. A vida econômica compreende o período de tempo no qual é economicamente justificável a utilização do veículo automotor de carga.

II. Custo de depreciação do implemento rodoviário

Entende-se como custo de depreciação a reserva financeira que deve ser acumulada pelo transportador com o objetivo de restituir a perda de valor de mercado do implemento rodoviário ao longo da vida econômica do ativo, decorrente do uso ou obsolescência tecnológica. O modelo de custo proposto considera a depreciação a valores constantes, calculada por meio da equação (1.b):

$$C_{dep,i} = \left(\frac{VA_i - VR_i}{VE_i} \right) \quad (1.b)$$

Onde:

$C_{dep,i}$: Custo de depreciação do implemento rodoviário (R\$/mês);

VA_i : Valor aquisição do implemento rodoviário (R\$);

VR_i : Valor de revenda do implemento rodoviário (R\$);

VE_i : Vida econômica do implemento rodoviário (meses).

O valor de aquisição corresponde aos preços de mercado do implemento de transporte novo, e o valor de revenda é o preço esperado de revenda deste ativo ao término da vida econômica. A vida econômica compreende o período de tempo no qual é economicamente justificável a utilização do implemento rodoviário.

III. Custo de remuneração do capital do veículo automotor de carga

O custo de remuneração do capital mede o custo de oportunidade do valor investido na aquisição do veículo automotor de carga, podendo ser interpretado como o ganho que o transportador poderia receber caso aplicasse o capital empregado no veículo automotor de carga em outras alternativas de investimento.

Calcula-se o custo de remuneração do capital por meio da seguinte fórmula:

$$C_{rcap,c} = \left(\frac{VA_c + VR_c}{2} \right) \cdot i \quad (2.a)$$

Onde:

$C_{rcap,c}$: Custo de remuneração do capital do veículo automotor de carga (R\$/mês);

VA_c : Valor aquisição do veículo automotor de carga (R\$);

VR_c : Valor de revenda do veículo automotor de carga (R\$);

i : taxa de remuneração do capital ao mês (%).

A taxa de remuneração do capital (i) é a taxa que representa o custo de oportunidade do capital investido no veículo automotor de carga.

IV. Custo de remuneração do implemento rodoviário