

Nota informativa



Mercado de Antecipação de Recebíveis de Frete

quarta-feira, 19 de maio de 2021

Resumo

- A MP nº 1.051/2021 promove as alterações legais necessárias para permitir a criação de um modelo de antecipação dos valores a receber pelo serviço de frete, no qual o caminhoneiro autônomo poderá definir, de forma livre e transparente, a menor taxa de desconto a ser contratada junto a agentes financeiros formais.
- Os títulos representativos dos recebíveis de frete serão vinculados a documentos fiscais eletrônicos gerados pelos fiscos estaduais e pela Receita Federal do Brasil (RFB), ou ao Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de responsabilidade do Ministério da Infraestrutura, o que vai garantir autenticidade e unicidade a esses títulos, condição essencial para que os agentes financeiros tenham segurança para oferecer o crédito e o façam a taxas reduzidas.
- O modelo de antecipação de recebíveis busca adotar uma solução de mercado para sanar uma ineficiência estrutural do setor de frete, que nasce desde a contratação do serviço de transporte por parte de empresa embarcadora e gera um desequilíbrio de fluxo de caixa que se estende aos demais elos da cadeia.
- O desenvolvimento de documentos eletrônicos de emissão simplificada e a expansão do uso de instrumentos financeiros escriturais criam as condições para um processo virtuoso de formalização do serviço de frete rodoviário, garantindo ao caminhoneiro autônomo ganhos líquidos de renda e acesso ao crédito formal.
- O modelo pode destravar um mercado de crédito no valor anual de R\$ 120 bilhões, que é a estimativa do montante pago em fretes rodoviários a transportadores autônomos de carga ao longo de um ano.

Introdução

Apesar da importância do transporte rodoviário para a economia do Brasil, o Transportador Autônomo de Cargas – TAC, um dos elos mais importantes dessa cadeia, vem enfrentando dificuldades crescentes nos últimos anos. Embora parte do problema resida nas crises econômicas recentes e no desacerto de algumas políticas setoriais, que contribuíram para a geração de um desequilíbrio na relação entre oferta e demanda do serviço de frete, há também ineficiências estruturais nesse mercado que reduzem a renda líquida do caminhoneiro.



A recém editada Medida Provisória (MP) nº 1.051/2021 busca sanar uma dessas ineficiências, relacionada à forma como os autônomos obtêm os recursos para custeio de sua viagem. Parte expressiva do mercado ainda depende de instrumentos informais e ineficientes de antecipação, que reduzem a renda do caminhoneiro e a ainda lhe retiram a possibilidade de escolha de seus fornecedores.

Em linhas gerais, a MP promove as alterações legais necessárias para permitir a criação de um modelo de antecipação dos valores a receber pelo serviço de frete, no qual o transportador autônomo poderá definir, de forma livre e transparente, a menor taxa de desconto a ser contratada junto aos agentes financeiros formais que se interessarem por esse mercado.

Os títulos representativos dos recebíveis de frete serão vinculados a documentos fiscais eletrônicos gerados pelos fiscos estaduais e pela Receita Federal do Brasil (RFB), ou ao Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de responsabilidade do Ministério da Infraestrutura, o que vai garantir autenticidade e unicidade a esses papéis, condição essencial para que os agentes de financiamento tenham segurança para oferecer o crédito e o façam a taxas de mercado.

A expectativa é de que haja redução substancial nos custos de intermediação financeira a que hoje o transportador autônomo se sujeita e maior acesso desse profissional ao mercado regular de crédito, por conta da formalização de sua renda.

Mercado de Frete Rodoviário

Dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, referentes a março de 2021, mostram que o país conta com cerca de 766 mil caminhoneiros autônomos, que representam uma oferta equivalente a quase 38% da frota de veículos de carga. Apesar dessa representatividade, informações do Ministério da Infraestrutura apontam que, em média, apenas 13% do valor do frete se traduzem em renda efetiva para o transportador autônomo. Por outro lado, 47% do valor do frete são destinados a pagamento de custos do serviço, como combustíveis e impostos, enquanto os 40% restantes ficam com diversos intermediários, como agenciadores de frete e outros prestadores de serviço.

Nessa situação, a renda dos autônomos mostra-se bastante sensível a qualquer variação nos custos, o que acaba motivando constantes demandas por controle dos preços dos combustíveis ou fixação de piso mínimo para o valor do frete. Tais medidas, embora pareçam vantajosas aos transportadores no curto prazo, acabam sendo prejudiciais ao longo do tempo, já que desestimulam a competição no setor de refino de petróleo, estimulam a verticalização do setor de transportes e promovem o encarecimento dos produtos transportados.

Pesquisa recente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), que ouviu 1066 caminhoneiros entre agosto e setembro de 2018, corrobora essa percepção ao mostrar que 54,7% dos caminhoneiros autônomos consultados consideram o baixo ganho a principal ameaça ao futuro de sua profissão. A pesquisa também indica que a maior reivindicação dos autônomos é a redução do preço dos combustíveis, presente em 59% das respostas, enquanto o aumento do valor do frete é a 4ª demanda mais comum, aparecendo em 27,3% das manifestações.



Há, porém, ineficiências no setor de frete rodoviário que podem ser resolvidas por intermédio de soluções de mercado, sem necessidade de maior intervenção estatal.

Pela dinâmica atual do setor, a companhia proprietária da carga (embarcadora) contrata uma empresa de transporte (transportadora) para fazer as entregas de seus produtos. Tais empresas, por sua vez, distribuem o transporte entre os motoristas de sua frota própria ou subcontratam o serviço junto a transportadores autônomos.

Ocorre que a embarcadora só realiza o pagamento do frete após a entrega da carga, em prazo que pode exceder várias semanas, enquanto que a transportadora, ao contratar um transportador autônomo, precisa antecipar uma parte do frete para as despesas de viagem desse profissional, como combustível, alimentação e pernoite, antes da entrega da carga.

As empresas de transporte com melhores condições de caixa conseguem fazer essa antecipação seguindo a legislação atual (Lei nº 11.442, de 2007, art. 5º-A), que determina que o pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas ao TAC seja efetuado por meio de crédito em conta ou outro meio de pagamento de titularidade do autônomo, a seu critério.

Entretanto, boa parte das empresas não possuem meios de efetivar essa antecipação por transferência de moeda corrente, mas a partir de instrumentos de crédito informais. Tais instrumentos, que só são admitidos em determinados postos “credenciados” pela transportadora, obrigam o autônomo a consumir parte da sua renda de frete em produtos desses postos, não raro a preços superiores aos cobrados dos demais clientes, em especial o combustível. Há casos em que o valor do diesel cobrado do autônomo varia de acordo com o percentual do frete que é descontado em produtos daquele posto.

A depender do risco de crédito da transportadora, os postos só aceitam descontar parte do valor declarado no instrumento informal ou podem se recusar a efetuar qualquer desconto, obrigando o autônomo a se deslocar a outro posto “credenciado” para poder usufruir do seu direito. Mesmo após a entrega da carga, o caminhoneiro precisa retornar a um desses postos para receber a parcela restante do frete, procedimento que pode demorar semanas.

Vale dizer ainda que essa capacidade das transportadoras de oferecerem prazo de pagamento às embarcadoras, ainda que possibilitada pelo uso de expedientes informais de crédito, restringe a possibilidade de contratação direta entre embarcador e autônomo. Essa alternativa poderia reduzir os custos de intermediação do setor, abrindo espaço para redução no preço de frete e aumento na renda do caminhoneiro autônomo.

Modelo de Antecipação dos Recebíveis de Frete

O mercado de crédito possui diversos instrumentos formais por meio dos quais um vendedor ou prestador de serviços pode antecipar a receita proveniente de sua atividade empresarial a fim de compatibilizar seu fluxo de caixa às necessidades diárias de pagamento junto a seus fornecedores.



Essa facilidade não se disseminou no setor de frete devido a restrições legais, mas também por conta dos altos índices de informalidade da atividade, que impedem a geração de um documento representativo do contrato de frete que pudesse originar, junto a agentes financeiros, uma operação de antecipação de recebível. A informalidade também impede que tais agentes façam uma correta avaliação de risco de transportadores e autônomos com base em seus históricos de receita e desempenho na entrega da carga.

Com a evolução tecnológica, que permite a emissão eletrônica dos documentos de transporte, inclusive de natureza fiscal, para registro da operação de frete, entende-se que o caminhoneiro autônomo pode assumir a iniciativa do processo de antecipação de seu recebível de frete, beneficiando-se de taxas de desconto mais razoáveis oferecidas por integrantes do mercado financeiro e de capitais, como instituições financeiras tradicionais, fundos de investimento e *fintechs*, e dispensando a atuação pouco transparente de postos e outros intermediários.

Nesse procedimento, a nota fiscal eletrônica ou o Dt-e, emitidos quando da contratação do frete, funcionariam como fatura para a emissão de uma duplicata em favor do agente que antecipou o recebível, que passa a ser o titular do direito creditório junto à empresa contratante, enquanto o autônomo recebe imediatamente o valor de seu frete descontado de uma taxa de juros de mercado, transparente e livremente contratada.

Esse mecanismo permite que o prazo de pagamento da duplicata de frete do autônomo seja alinhado ao prazo de recebimento do frete devido pela embarcadora junto à empresa de transporte. Assim, a empresa de transporte não precisa dispor de recursos no momento da contratação do autônomo, o que melhora seu fluxo de caixa e suas condições de crédito, e contribui para a redução nas taxas de desconto cobradas na operação de antecipação feita ao caminhoneiro.

O resultado direto dessa política é um aumento líquido na renda do caminhoneiro e maior liberdade de escolha para esse profissional que, dispondo de moeda corrente, pode decidir de quais fornecedores deseja adquirir produtos e serviços necessários à sua viagem.

Outro fruto positivo seria o incentivo à formalização da categoria, que poderia, assim, acessar benefícios previdenciários, como o auxílio-doença, bem como linhas de crédito pessoal, possibilitadas pela disponibilidade de informações sobre sua renda regular de frete.

Medida Provisória (MP) nº 1.051/2021

A construção desse modelo de antecipação torna-se viável a partir de três inovações trazidas pela edição da MP nº 1.051/2021. A primeira delas possibilita aos transportadores autônomos a emissão de duplicatas, por meio de alteração no art. 20 da Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, e, desse modo, permite-lhes acesso ao mercado de desconto de duplicatas escriturais, ampliando a oferta de crédito e propiciando menores custos financeiros a esse segmento.



A segunda novidade afeta o art. 5º-A da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que até então obrigava que o pagamento do frete ao autônomo fosse realizado por meio de conta de depósitos ou outro meio de pagamento de sua titularidade.

Todavia, de modo a viabilizar o acesso do TAC ao mercado de antecipação de recebíveis ou de desconto de duplicatas, é necessário que o pagamento do frete, por parte do contratante do serviço, seja feito em favor do legítimo credor do frete, que não mais seria o caminhoneiro, caso decidisse pela antecipação do seu recebível.

Por essa razão, o art. 5º-A da lei supracitada ganha um novo parágrafo que vai permitir ao TAC a cessão, o endosso ou o penhor de seus direitos creditórios referentes ao pagamento do frete do transporte rodoviário de cargas, hipóteses em que o pagamento do frete será feito em favor do cessionário, do endossatário ou do credor pignoratício, de sua livre escolha, vedado o pagamento diretamente ao TAC.

Finalmente, um novo dispositivo busca esclarecer que os documentos fiscais eletrônicos instituídos pelas secretarias estaduais de fazenda e pela RFB, bem como o DT-e, de responsabilidade do Ministério da Infraestrutura, poderão ser utilizados como fatura para lastro de emissão da duplicata escritural. O objetivo dessa inclusão é trazer segurança na utilização desses instrumentos que, por serem emitidos de forma eletrônica, agregam agilidade à formalização da contratação do serviço de frete

Conclusão

O modelo aqui descrito de antecipação de recebíveis busca adotar uma solução de mercado para sanar uma ineficiência estrutural do setor de frete, que nasce desde a contratação do serviço de transporte por parte de empresa embarcadora e que cria um desequilíbrio de fluxo de caixa que se estende aos demais elos da cadeia.

O desenvolvimento de documentos eletrônicos, de emissão simplificada, e a expansão do uso de instrumentos financeiros escriturais criam as condições para um processo virtuoso de formalização do serviço de frete rodoviário, garantindo ao caminhoneiro autônomo ganhos líquidos de renda e acesso ao crédito formal.

Também ganham as empresas de transportes, que passam a dispor de um mecanismo para equilibrar suas condições de liquidez, assim como os entes públicos, que podem incrementar sua arrecadação e seu conhecimento sobre o segmento de transporte rodoviário, permitindo o desenho mais adequado de políticas públicas para o setor.

Por fim, não se pode desprezar o impacto dessa medida para o mercado de crédito no país, vez que os cerca de 766 mil transportadores autônomos registrados na ANTT movimentam algo em torno de R\$ 120 bilhões em fretes anualmente, segundo dados da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA).