



MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade

Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade

Subsecretaria de Advocacia da Concorrência

Coordenação-Geral de Análise Setorial e Advocacia da Concorrência

PARECER SEI N° 9708/2020/ME

Assunto: Consulta Pública ANTT nº 001/2020, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), relativa à proposta de alteração da Resolução nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, que estabelece as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - PNPM-TRC, de forma a implementar ajustes na metodologia e corrigir os fatores de custo pertinentes.

Acesso: Público.

Brasília, 15 de junho de 2020

Processo SEI nº 10099.100257/2020-24

1. Introdução

1. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta na Consulta Pública ANTT nº 001/2020, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), visando a contribuir para o aprimoramento do arcabouço regulatório do setor de transportes terrestres, nos termos de suas atribuições, estabelecidas pela Lei nº 12.529, de 11 de novembro de 2019 e no Decreto nº 9.745, de 8 de abril de 2019, alterado pelo Decreto nº 10.072, de 18 de outubro de 2019.
2. A mencionada Consulta Pública foi objeto de conversão da Audiência Pública ANTT nº 003/2020, disciplinada pela Deliberação ANTT nº 137, de 24 de março de 2020, que estabelecia o prazo para apresentação de contribuições por escrito no período compreendido entre os dias 2 de abril de 2020 e 16 de maio de 2020, e sessão presencial agendada para o dia 13 de maio de 2020. No entanto, em razão da pandemia e a resultante impossibilidade de realização de sessão presencial, a Audiência Pública ANTT nº 003/2020 foi convertida na Consulta Pública ANTT nº 001, por meio da Deliberação nº 214, de 22 de abril de 2020, estabelecendo novo cronograma para eventual apresentação de contribuições por escrito no período compreendido entre 30 de abril de 2020 e 16 de junho de 2020.
3. A referida Consulta Pública tem o objetivo de permitir a análise e manifestação dos documentos relativos à proposta de Revisão da Regulamentação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), referente ao 3º Ciclo de Revisão.

4. Cabe salientar que as considerações da Seae nas Audiências Públicas visam à contribuição para o aprimoramento da proposta de aperfeiçoamento da regulamentação, sob as óticas regulatória e concorrencial, destacando-se que a agência reguladora tem, dentro dos limites legais, autonomia institucional para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes terrestres.

2 - Da Análise

2.1 - Da Fundamentação Legal

5. A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC) foi instituída com a publicação da Medida Provisória nº 832^[1], de 27 de maio de 2018, posteriormente convertida na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, com o objetivo de promover condições mínimas para a realização de fretes rodoviários no território nacional, de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado.
6. No contexto da mencionada legislação, a ANTT editou a Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, que estabeleceu a metodologia a ser aplicada no cálculo dos pisos mínimos de fretes referentes ao quilômetro rodado na realização de frete, por eixo carregado, para diferentes tipos de carga (geral, a granel, frigorificada, perigosa e neogranel), acompanhada das respectivas tabelas.
7. Destaque-se que a mencionada Resolução foi objeto de alterações pontuais, por meio de Resoluções subsequentes^[2], com o objetivo de imprimir ajustes regulatórios, necessários à implementação da norma, tais como as medidas punitivas aplicáveis aos casos de descumprimento dos pisos mínimos, assim como para o atendimento ao disposto no § 3º do art. 5º da Lei nº 13.703/2018, que determina que a ANTT atualize os valores dos pisos mínimos sempre que houver oscilação superior a 10% no preço do óleo diesel. *In verbis.*

Art. 5º Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a ANTT publicará norma com os pisos mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º desta Lei, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

§ 1º A publicação dos pisos e da planilha a que se refere o caput deste artigo ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

§ 2º Na hipótese de a norma a que se refere o caput deste artigo não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, os valores anteriores permanecerão válidos, atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que o substitua, no período acumulado.

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 10% (dez por cento) em relação ao preço considerado na planilha de cálculos de que trata o caput deste artigo, para mais ou para menos, nova norma com pisos mínimos deverá ser publicada pela ANTT, considerando a variação no preço do combustível.

§ 4º Os pisos mínimos definidos na norma a que se refere o caput deste artigo têm natureza vinculativa e sua não observância, a partir do dia 20 de julho de 2018, sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, sendo anistiadas as indenizações decorrentes de infrações ocorridas entre 30 de maio de 2018 e 19 de julho de 2018.

§ 5º A norma de que trata o caput deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados para o transporte de contêineres e de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT, consideradas as características e especificidades do transporte.

§ 6º Cabe à ANTT adotar as medidas administrativas, coercitivas e punitivas

necessárias ao fiel cumprimento do disposto no § 4º deste artigo, nos termos de regulamento.

8. Como se observa, a Lei nº 13.703/2018 também estabeleceu que a publicação dos pisos mínimos e da planilha de cálculo ocorrerá nos dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, com validade para o semestre em que for editada.
9. Nesse contexto, a ANTT propõe a Consulta Pública nº 001/2020, com o objetivo de submeter à avaliação a proposta de revisão da metodologia de cálculo dos pisos mínimos da PNPM-TRC.

2.2 - Da Análise de Impacto Regulatório (AIR)

10. A ANTT procedeu à avaliação das alternativas regulatórias por meio do Item 5 da Nota Técnica SEI nº 968/2020/CIMTC/GERET/SUROC/DIR, disponibilizada dentre os documentos da Consulta Pública. A referida análise adota como premissa o fato de que o estabelecimento da Lei nº 13.708/2018 impõe à ANTT a obrigatoriedade de publicar Resolução com os valores dos Pisos Mínimos, não cabendo, portanto, a opção de não regular.
11. Nesse contexto, a ANTT^[3] considerou a necessidade de se aperfeiçoar a regulação vigente, de forma a torná-la mais aderente à realidade do mercado, por meio da atualização dos insumos mercadológicos^[4] e operacionais^[5].

2.3 - Da Proposta de Ajuste na Metodologia da PNPM-TRC

12. A ANTT informa que contratou a Fundação de Estudos Agrários Luiz de Queiroz (FEALQ), entidade vinculada à Universidade de São Paulo (USP), para a elaboração dos estudos para fundamentação da metodologia e elaboração dos pisos mínimos de frete rodoviário e também para a realização dos estudos necessários à fundamentação da revisão, objeto da Consulta Pública sob análise.
13. A agência esclarece que os estudos realizados tiveram como objetivo fundamentar a estruturação dos parâmetros mercadológicos a partir de dados coletados no país, de forma a considerar as particularidades de cada uma das regiões, premissa alinhada ao caráter nacional da Lei 13.703/2018. A atualização dos insumos operacionais também segue a mesma lógica, de forma a tornar a metodologia da PNPM-TRC aderente à realidade operacional do mercado de transporte rodoviário de cargas.
14. Nesse contexto, a ANTT propõe as seguintes modificações para o processo de revisão da PNPM-TRC:

I - Atualização dos parâmetros mercadológicos, realizada a partir de uma nova coleta de preços dos insumos mercadológicos, objetivando a obtenção de valores referencias com representatividade nacional, a partir de um plano amostral predefinido, tal como realizado para a Resolução ANTT nº 5.867^[6], de 14 de janeiro de 2020.

II - Atualização do modelo de caminhão das composições veiculares de 7 e 9 eixos, a partir da substituição dos veículos automotores-tipo utilizados^[7], em decorrência da descontinuidade da fabricação dos modelos adotados para as referidas composições veiculares na Resolução ANTT nº 5.867/2020, em razão da impossibilidade da obtenção dos valores dos equipamentos novos para fins de uso do cálculo de depreciação, remuneração do capital e seguro. A ANTT esclarece que a escolha dos modelos se baseou na estatística dos caminhões mais vendidos no ano de 2019 de acordo com a Fenabrade (2019), considerada a capacidade de tração do veículo e a composição veicular.

III - Indicador referencial do preço do óleo diesel, a partir da referência da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) do preço médio semanal do óleo diesel S10 da última semana divulgada [ref.: 01/03/2020 a 07/03/2020], que sofreu redução de 1,34% em relação ao referencial anterior adotado^[8].

IV - Atualização da jornada de trabalho do motorista, tomando-se como base o indicador da jornada de trabalho do motorista, que foi reajustado para 181 horas por mês, tendo como referência a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para o ano de 2019 da categoria de condutores de caminhões pesados, o que implicou um acréscimo de custo de 7,74%[9] em relação ao referencial anterior.

15. Com base nas alterações propostas, a ANTT informa que a revisão proposta implica em ajustes nos valores dos pisos de fretes em relação à tabela vigente (Resolução ANTT nº 5.867/2020) a depender do tipo de carga, distância e composição veicular, sendo que o ajuste médio observado foi uma variação (redução) de -2,68%[10], conforme demonstrado no Quadro 1.

Quadro 1 - Resumo de Variações dos Pisos de Fretes propostos em relação à Tabela Vigente (Resolução ANTT nº 5.867/2020)

Classe de carga	2 eixos	3 eixos	4 eixos	5 eixos	6 eixos	7 eixos	9 eixos
Granel Sólido	-3,09%	-2,62%	-3,58%	-3,25%	-3,87%	0,05%	-0,82%
Granel Líquido	-3,13%	-2,68%	-3,54%	-3,30%	-3,90%	-0,15%	-0,97%
Frigorificada	-3,02%	-2,59%	-3,57%	-3,41%	-3,87%	-0,58%	-1,28%
Conteinerizada		-2,58%	-3,57%	-3,25%	-3,87%	0,05%	-0,81%
Carga Geral	-3,07%	-2,58%	-3,57%	-3,25%	-3,87%	0,05%	-0,81%
Neogranel	-4,60%	-2,58%	-3,60%	-3,25%	-3,87%	0,05%	-0,81%
Granel Sólido Per.	-3,49%	-3,04%	-3,92%	-3,62%	-4,11%	-0,74%	-1,42%
Granel Líquido Per.	-3,58%	-3,15%	-3,95%	-3,71%	-4,18%	-0,95%	-1,58%
Frigorificada Per.	-3,19%	-2,79%	-3,80%	-3,63%	-4,02%	-1,06%	-1,65%
Conteiner Per.		-2,92%	-3,91%	-3,59%	-4,12%	-0,52%	-1,25%
Carga Geral Per.	-3,41%	-2,92%	-3,91%	-3,59%	-4,12%	-0,52%	-1,25%
Silo Pr.				-3,51%	-4,07%		-1,23%
Média	-3,40%	-2,77%	-3,72%	-3,45%	-3,99%	-0,39%	-1,16%

Fonte: Relatório do Ciclo III - Metodologia dos Pisos Mínimos de Fretes (fl. 09).

2.4 - Da Minuta de Resolução

16. A minuta de Resolução proposta consiste basicamente na alteração do Anexo da Resolução ANTT nº 5.864/2020, que contém as tabelas de pisos mínimos de frete por eixo carregado.
17. O referido Anexo contém 4 tabelas, que estabelecem os pisos mínimos de fretes por eixos, para as seguintes configurações:
 - Tabela A - Operações de Transporte Rodoviário de Carga Lotação (Convencional);
 - Tabela B - Operações de Transporte Rodoviário de Carga em que haja a contratação apenas do veículo automotor de cargas;
 - Tabela C - Operações de Transporte Rodoviário de Carga Lotação de Alto Desempenho[11];
 - Tabela D - Operações de Transporte Rodoviário de Carga em que haja a contratação apenas do veículo automotor de cargas de alto desempenho.
18. Conforme anteriormente mencionado (e demonstrado no Quadro I), os ajustes nos valores dos pisos de fretes desta proposta, em relação à Resolução ANTT nº 5.867/2020 são ligeiramente diferenciados em função do tipo de carga, distância e composição veicular e correspondem a uma variação média geral de -2,68% (negativa).

3 - Dos Aspectos Concorrenciais

19. Para a avaliação dos potenciais efeitos de aspectos concorrenciais, utiliza-se a metodologia desenvolvida pela Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) [12]. A referida metodologia consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. Nesse contexto, o potencial impacto nas questões concorrenciais leva em consideração os seguintes efeitos: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação na concorrência entre empresas; iii) diminuição do incentivo das empresas a competir; e iv) limitação da escolha do consumidor e a informação disponível.
20. Com base nas informações disponibilizadas pela ANTT na Consulta Pública ANTT nº 001/2020, que se constituiu em ajuste à regulamentação da Lei nº 13.703/2018, com o objetivo de estabelecer pisos mínimos aplicáveis à realização de fretes rodoviários, induz à limitação na concorrência entre os agentes (transportadores) e à limitação da informação disponível pelo consumidor (embarcador) quanto aos níveis de preços decorrentes do mecanismo intrínseco de equilíbrio entre a oferta e procura de transporte. As mencionadas distorções são particularmente indesejáveis em momento em que se observa excesso de oferta setorial, decorrente do desaquecimento de atividade econômica, constituindo-se, portanto, em incentivo adverso ao equilíbrio entre oferta e demanda de transporte rodoviário de cargas, com efeitos sobre o custo logístico do país.
21. Nesse contexto, conclui-se que a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas produz efeitos indesejáveis à concorrência no setor e ao custo logístico do país.

4 - Das Manifestações Anteriores

22. No que se refere às propostas legislativas de tabelamento de fretes rodoviários, o posicionamento desta Secretaria sempre foi contrário, por entender que matérias deste tipo possuem efeitos deletérios à concorrência, principalmente para setores que têm características concorrenciais, como é o caso do transporte rodoviário de cargas. Ainda, na medida em que o preço mínimo estabelecido afasta o mecanismo de regulação de oferta e demanda do mercado, segundo a sinalização do preço de equilíbrio, haveria um incentivo sobre a oferta de transporte de carga, bem como aumento dos custos das demais atividades produtivas. Na ausência do sistema de preços, haveria uma alteração nos retornos sobre o capital investido tanto no setor de transportes de cargas quanto nas demais atividades produtivas, privilegiando o primeiro em detrimento dos últimos.
23. Destaque-se que a experiência de políticas públicas de fixação de preços mínimos tem sido usualmente observada no mercado de produtos agrícolas. Nesses casos, apresenta-se como justificativa para sua adoção a instabilidade da safra, em razão de condições climáticas, cuja volatilidade poderia comprometer a oferta futura de produtos agrícolas, em razão de possível redução dos investimentos dos ofertantes. No caso específico das políticas de preço mínimo no setor agrícola, esse excedente seria absorvido pelo setor público, que constituiria estoques de abastecimento, por exemplo.
24. No caso do setor de transporte rodoviário de cargas, entretanto, o setor é caracterizado por reduzidas barreiras à entrada, o que indicaria que o nível de preços praticado, ao contrário do exemplo conjuntural no setor agrícola, seria decorrente de uma situação estrutural da oferta. Nesse sentido, dado o incentivo distorcido ao investimento de capital decorrente do preço mínimo, haveria um incentivo a entrada de novos agentes, ampliando ainda mais o excedente de oferta estrutural atualmente observado.
25. Nesse sentido, em 10 de julho de 2017, por ocasião da análise do Projeto de Lei nº 528/2015, da Câmara dos Deputados, com o objetivo de criar uma política de preços mínimos para o transporte rodoviário de cargas, a então Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (Seae) se manifestou contrariamente à proposta de fixação de preços mínimos para o frete rodoviário, conforme Parecer nº 06298/2017/DF COGTR/SEAE. *In verbis:*

31. *Esta Seae entende que, de forma geral, o PL em análise tem o condão de*

restringir significativamente as condições de competição no setor de transporte rodoviário de cargas, pois, de um modo geral, a fixação de preços mínimos de frete rodoviário corresponderia a uma ineficiência de alocação de recursos econômicos no mercado de transporte rodoviário de cargas.

32. Pelos Motivos acima expostos, a Seae sugere que a matéria em epígrafe não prospere.”

26. Posteriormente, por ocasião de resposta a Despacho do Sr. Ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Luiz Fux, de 13 de junho de 2018, na relatoria da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI nº 5.956), que procedeu à intimação, entre outros, da Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência do Ministério da Fazenda (Seprac), para manifestar-se sobre o efeito da política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas sobre a concorrência, a Secretaria reiterou, por meio da Nota Técnica SEI nº 11/2018/ASSEC/SEPRAC-MF, de 15 de junho de 2018, seu posicionamento contrário à fixação de preços. *In verbis:*

"25. Sem essa análise, o efeito da Medida Provisória nº 832, de 2018, pode ser o oposto do anunciado: a elevação da renda no setor de transporte rodoviário de cargas viria em detrimento dos empregos nos setores produtores, ou reduziria o chamado excedente do consumidor.

.....

33. A Medida Provisória nº 832, de 2018, foi emitida em meio a uma crise de abastecimento sem precedentes, sob alegações de possível locaute e cartelização -- ainda sob investigação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Em que pese ao cenário econômico e social subjacente e apesar de a implementação de políticas públicas que vão de encontro à livre concorrência não serem ilegais per se, esta Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência entende ser necessário que o afastamento da concorrência seja feito na menor amplitude possível e pelo menor lapso de tempo possível.

34. Antes, para assegurar que se a norma está, efetivamente, colocando em prática um interesse público, e não protegendo interesses privados de setores rentistas interessados em se esquivar da livre competição, é necessário que o Poder Público supervisione ativa e sazonalmente aquele programa, ou aquela política pública, para verificar se os objetivos propostos estão sendo alcançados. Idealmente, a análise de impacto regulatório deve ocorrer prévia, e posteriormente à entrada em vigor da medida. Sem essa supervisão ativa, o tabelamento seria tão somente “um acordo privado de fixação de preços”, ou um cartel institucionalizado pelo Estado.

35. Por todo o exposto nesta nota, é possível concluir que a Medida Provisória nº 832, de 2018, ao reintroduzir o tabelamento em setor aberto à livre concorrência sem a devida análise do impacto que a medida terá sobre os demais mercados e, em última análise, sobre o consumidor, não conseguirá assegurar, conforme propôs, “a existência digna, conforme os ditames da justiça social”.

27. Em 6 de agosto de 2018, por ocasião da conversão da Medida Provisória nº 832/2018 (PLV nº 20/2018), que instituiu a Política Nacional de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a então Seprac, manifestou-se, por meio do Parecer SEI N° 52/2018/COGTS/SUPROC/SEPRAC-MF, em atendimento à solicitação da Assessoria de Assuntos Parlamentares do Ministério da Fazenda, pelo voto integral dos art. 1º ao 8º do referido PLV. *In verbis:*

32. Em função do exposto ao longo do item 3.1 deste parecer, a Seprac recomenda o voto aos arts. 1º ao 8º por entender que estes dispositivos tem o condão de impactar negativamente a concorrência, na medida em que diminui o incentivo à

competição entre os ofertantes, além de não atingir os objetivos pretendidos, ao onerar, em tese, os consumidores e reduzir a demanda pelos serviços de transporte prestados pelos caminhoneiros autônomos e criar um fórum com troca de informações potencialmente sensíveis ao ambiente concorrencial.

28. Finalmente, em 24 de maio de 2019, por ocasião de manifestação em relação à Audiência Pública ANTT nº 002/2019, com o objetivo de proceder à revisão das regras gerais e metodologia aplicável à PNPM-TRC, ainda que reconhecendo a evolução de aspectos de natureza metodológica, a Seae manifestou-se, por meio do Parecer SEI nº 37/2019/COGTS/SAC/SEAE/SEPEC-ME, mais uma vez de forma contrária à regulamentação de preços aplicável ao transporte rodoviário de cargas. *In Verbis.*

39. A despeito da evolução de aspectos de natureza metodológica observados na documentação disponibilizada no âmbito da citada audiência pública, o instrumento de tabelamento de preços mínimos proposto para o setor de transportes de carga rodoviária traz distorções alocativas, de natureza regulatória e concorrencial.

40. Nesse contexto, esta Secretaria considera, no âmbito de suas competências, que não cabem recomendações, em razão das reiteradas manifestações contrárias emanadas pela secretaria a respeito da matéria abordada na audiência pública em tela.

5 - Das Considerações Finais

29. Este parecer apresentou considerações sobre a Consulta Pública ANTT nº 001/2020, relativa à proposta de alteração da Resolução nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020, com o objetivo de implementar ajustes na metodologia de cálculo e corrigir os fatores de custo aplicáveis à PMPM-TRC.
30. A despeito da evolução de aspectos de natureza metodológica observados e dos pertinentes ajustes de parâmetros de custos implementados, de forma a refletir a realidade do mercado de transporte rodoviário de cargas, o entendimento da Seae é de que o instrumento de tabelamento de preços mínimos proposto traz distorções alocativas, de natureza regulatória e concorrencial, com prejuízos de ordem concorrencial, com estímulos à ineficiência e potencial aumento de custos para os usuários.
31. Nesse contexto, esta Secretaria considera, no âmbito de suas competências, que não cabem recomendações, em razão das reiteradas manifestações contrárias emanadas sobre o assunto objeto da Consulta Pública analisada.

À consideração superior

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador

Documento assinado eletronicamente

ANDREY GOLDNER BAPTISTA SILVA

Coordenador-Geral de Análise Setorial e Advocacia da Concorrência

De acordo.

[1] A Medida Provisória nº 832/2018 foi instituída pelo Governo Federal em resposta à manifestação dos caminhoneiros, realizada durante o mês de maio de 2018.

[2] Resoluções ANTT nº 5.827/2018, 5.828/2018, 5.833/2018, 5.835/18 e 5.839/2018.

[3] Item 5 (fl. 10) da Nota Técnica SEI Nº 968/2020/CIMTC/GERET/SUROC/DIR.

[4] Parâmetros mercadológicos: indicadores dos preços dos insumos de transporte, envolvendo: preço do caminhão-trator, preço do implemento, preço do óleo combustível, preço dos óleos lubrificantes etc.

[5] Parâmetros operacionais: indicadores operacionais e produtivos do transporte rodoviário de carga, envolvendo: rendimento do consumo de combustível, velocidade, tempos de carregamento e descarregamento, entre outros.

[6] Resolução que estabeleceu a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos de fretes rodoviários aplicáveis ao 1º semestre de 2020.

[7] Veículos para 7 e 9 eixos para o modelo Volvo FM460 6x4 (7 eixos) e modelo Scania R450 6x4 (9 eixos). Fonte: Item 5.4 (fl. 10) da Nota Técnica SEI nº 968/2020/CIMTC/GERET/SUROC/DIR.

[8] Informação constante do Quadro 4 (fl. 11) da Nota Técnica nº 968/2020/CIMTC/GERET/SUROC/DIR.

[9] Informação constante do Quadro 4 (fl. 10) da Nota Técnica SEI nº 968/2020/CIMTC/GERET/SUROC/DIR.

[10] Relatório do Ciclo III - Metodologia dos Pisos Mínimos de Fretes (fl. 09).

[11] Operação de transporte de alto desempenho: operação de transporte, especificada em contrato, com utilização de veículos de frotas dedicadas ou fidelizadas, para transporte das cargas definidas nos incisos de I a XII, em 2 (dois) ou 3 (três) turnos, respeitadas as legislações trabalhista e de trânsito, com tempo total de carga e descarga de até três horas, na qual o contratante se responsabiliza tanto pelo carregamento, quanto pelo descarregamento da carga, nos termos do Inciso XVI do art. 2º da Resolução ANTT nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020.

[12] Referência: OCDE (2017). Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 11 de abril de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Alexandre Messa Peixoto da Silva, Secretário(a) Adjunto(a)**, em 15/06/2020, às 22:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa**,
Coordenador(a), em 15/06/2020, às 23:21, conforme horário oficial de
Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de
outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Goldner Baptista Silva**,
Coordenador(a)-Geral, em 16/06/2020, às 09:49, conforme horário oficial
de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de
outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?
acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código
verificador **8626921** e o código CRC **CCCA7E87**.