

INFRAESTRUTURA

Nova lei do frete mínimo é sancionada com vetos

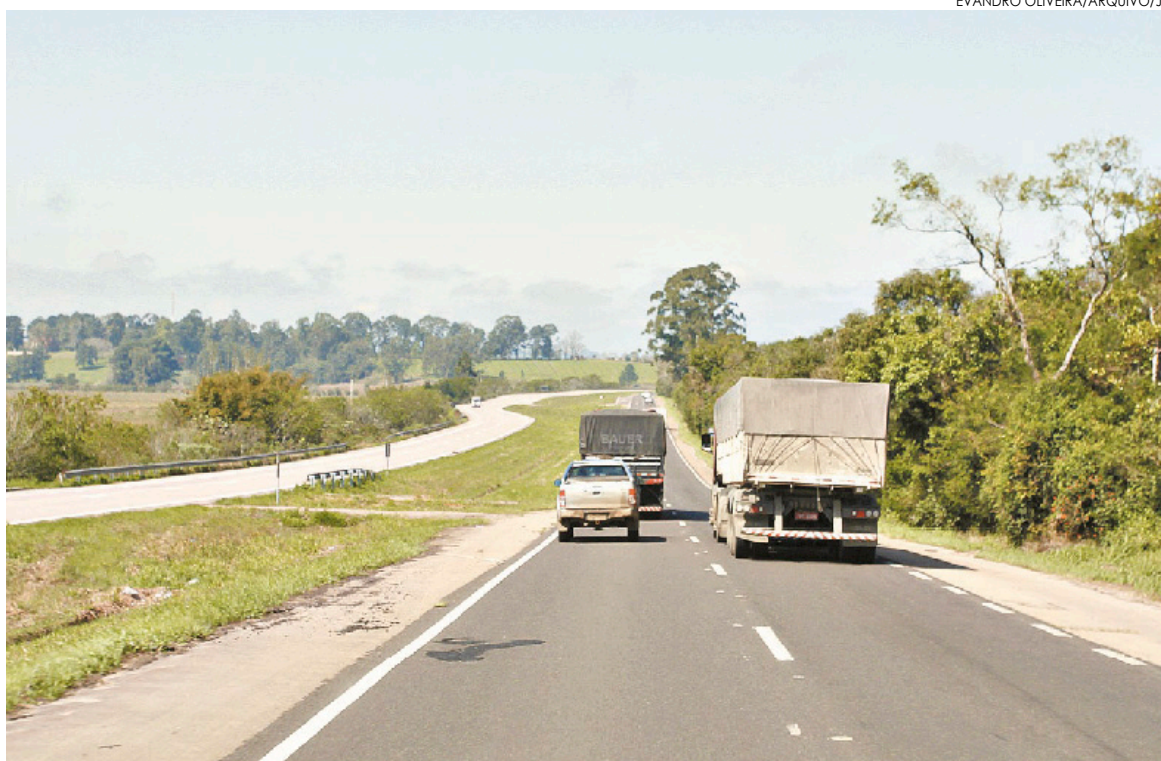
Tabela traz reajustes com base em custos operacionais, enquanto vetos evitam mudanças em penalidades por descumprimento

A lei que estabelece a criação de uma tabela de frete mínimo para o transporte de cargas, reajustada com base em custos operacionais totais foi sancionada na semana passada.

O texto estabelece que, caso o preço do combustível oscile 5% ou mais, haja um reajuste em até três dias úteis. Originada da chamada “MP do Frete”, a nova determinação também obriga o cadastro prévio desse serviço por meio do CIOT (Código Identificador da Operação de Transporte).

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva vetou o trecho que previa anistia para os caminhoneiros que fecharam as rodovias em 2022, após a vitória de Lula sobre Jair Bolsonaro (PL) na eleição. O “jabuti”, como são chamados dispositivos como esse que são incluídos a uma proposta sem relação direta com o tema, foi incluído pelo relator na Câmara, deputado Zé Trovão (PL-SC). O veto já era esperado.

Também foi vetado o trecho que alterava as regras de fiscalização do excesso de peso dos



EVANDRO OLIVEIRA/ARQUIVO/JC

Texto também cria o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional

veículos de carga. O dispositivo aumentava o limite vigente, o que contraria as práticas internacionais consideradas mais adequadas.

Lula também vetou o dispositivo que convertia em advertência as penalidades aplicadas pelo descumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, preservando o poder sancionador e a atuação regulatória da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).

Também foi vetada a conversão em advertência das multas administrativas aplicadas por infrações relativas ao excesso de peso dos veículos, mantendo a efetividade da fiscalização de pesagem. Segundo a nova lei, o preço do combustível será ajustado pela ANTT e pela Infra S.A., empresa pública de planejamento e inovação para o setor de transportes.

O texto estabelece uma punição para empresas que descumprirem as regras. Há previ-

são de suspensão cautelar do registro no RNTRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas) até o cancelamento da autorização para atuar no setor por até dois anos. A regra não vale para transportadores autônomos.

A proposta aprovada prevê multa de até R\$ 1 milhão para os casos de reincidência do descumprimento do piso. “Nós sabemos o que vocês fazem por esse país. Muitas vezes quando eu estou em casa tomando uma

cerveja, vocês tão na estrada trabalhando”, disse Lula.

O texto também cria o Pro-cargas (Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional) para a modernização e renovação da frota nacional, além da implantação, ampliação, manutenção e operação de PPDs (Pontos de Parada e Descanso).

Na sanção, foi preservada a ampliação do escopo do programa, mas vetadas as diretrizes que se sobreponham a políticas públicas já existentes, voltadas à renovação de frotas, à descarbonização e ao aumento da eficiência do transporte. Entre elas, está o Mover (Programa Mobilidade Verde e Inovação) e o Move Brasil - Caminhões.

“Os vetos preservam a efetividade do sistema sancionador, evitam tratamento desigual entre infratores, mantêm a segurança jurídica e impedem renúncia de receita sem estimativa de impacto orçamentário-financeiro”, informou o governo em nota.

No Legislativo, a votação ocorreu após pressão dos caminhoneiros. Na semana da aprovação no Senado, o governo monitorava a mobilização do setor diante da ameaça de paralisações em diferentes pontos do País. À época, já havia tido paralisações em Santos (SP) e Salvador para cobrar a aprovação.

Regras do CIOT elevam rejeições e expõem falhas operacionais em transportadoras

As novas validações implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para a emissão do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) têm aumentado o nível de exigência sobre as transportadoras e exposto fragilidades operacionais que antes passavam despercebidas no setor.

A mudança reforça o controle sobre dados utilizados no transporte rodoviário de cargas e tem gerado um crescimento no número de rejeições por inconsistências cadastrais e operacionais.

O tema ganha relevância diante da importância do transporte rodoviário para a economia brasileira. Atualmente, o modal é responsável por mais de 60% da movimentação de cargas no País, o que faz com

que alterações regulatórias como essa tenham impacto direto sobre uma parcela significativa da cadeia produtiva nacional.

Entre os pontos que passaram a ser analisados com mais rigor estão informações como composição veicular, tipo de veículo, origem, destino e distância percorrida. O objetivo é assegurar maior aderência às regras do piso mínimo de frete, mas, na prática, empresas que operavam com informações genéricas ou desatualizadas passaram a enfrentar obstáculos para validar suas operações.

Segundo Flávio Henrique Fonseca de Andrade, diretor de tecnologia da Vilesoft, a nova etapa de validação evidenciou uma deficiência estrutural em muitas transportadoras.

“As novas regras do CIOT

aumentaram a visibilidade sobre um problema que já existia. Muitas empresas ainda operam com cadastros incompletos, dados descentralizados e processos manuais. Com a fiscalização mais rígida, essas falhas deixaram de ser apenas operacionais e passaram a impactar diretamente a continuidade das viagens”, afirma.

Entre os erros mais recorrentes identificados pela empresa estão cadastros incompletos da frota, ausência de implementos vinculados aos veículos, divergências entre rota e quilometragem informadas e falhas na identificação correta da composição veicular. Na prática, essas inconsistências podem gerar rejeição na emissão do CIOT e comprometer toda a cadeia operacional.

“Um caso comum é quan-

do o sistema identifica que um cavalo-trator não possui implementos vinculados corretamente ou quando a distância declarada não corresponde à rota informada. Isso pode bloquear a emissão do CIOT e atrasar desde a liberação da viagem até o pagamento do transportador”, explica Andrade.

De acordo com a Vilesoft, houve aumento expressivo na procura de clientes por suporte técnico, revisão de cadastros e adequações operacionais desde a entrada em vigor das novas exigências. O movimento evidencia que a adaptação ao novo cenário vai além da simples emissão do código e exige uma revisão mais ampla da qualidade das informações utilizadas nas operações.

O impacto, segundo Fla-

vio, tende a atingir diferentes áreas das empresas, começando pelo operacional, responsável pelo planejamento das viagens, passando pelo financeiro, diretamente ligado aos pagamentos vinculados ao CIOT, e chegando às áreas de compliance e gestão. Para Andrade, o principal aprendizado para o setor é que conformidade regulatória precisa ser tratada como estratégia de gestão.

“As novas exigências mostram que qualidade de dados e integração de processos deixaram de ser diferenciais para se tornarem requisitos operacionais. Transportadoras que investirem em automação, revisão cadastral e integração terão menos riscos de atrasos, rejeições e custos desnecessários”, alerta.