



Confederação Nacional da Indústria

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR MINISTRO LUIZ FUX - RELATOR DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5964 (REUNIDA COM A ADI 5956) - DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL**

A CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI), autora da ação em comento, vem, primeiramente, **ADITAR a sua petição inicial**, com a inclusão da (i) **Resolução ANTT 5.827**, de 4 de setembro de 2018, publicada no D.O. de 5 de setembro de 2018, que altera o Anexo II da Resolução 5.820/2018, para ajustar os valores da tabela em razão da alta do diesel, sem respeitar as exigências do artigo 6º c/c o § 3º do artigo 5º da Lei 13.703/2018 e da (ii) **Resolução ANTT 5.833, de 8 de novembro de 2018**, que acrescenta o artigo 3º-B à Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, em razão do disposto no § 6º do artigo 5º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, para definir as infrações e os valores das multas pelo descumprimento da tabela.

A CNI aproveita para também **REITERAR seu pedido de apreciação imediata da medida a liminar requerida**, para suspender todo o complexo normativo questionado, **tendo em vista a sua revogação ou perda de vigência pela Lei 13.703, de 8 de agosto de 2018** (Lei de Conversão da MPV 832/2018), ou, **ao menos, para conferir interpretação conforme à Resolução 5.820/2018 da ANTT, de modo a considerá-la indicativa e não vinculante**, pelos seguintes motivos:

- a) pelo fato superveniente da edição da lei de conversão da MP 832/2018, Lei 13.703, de 8 de agosto de 2018, que alterou o texto da medida provisória, incluindo novos requisitos obrigatórios para a edição da política de preços mínimos (tabela de frete) pela ANTT, inexistentes na MP em que se fundou a Resolução ANTT 5.820/2018 (alterada pelas Resoluções ANTT 5.827/2018 e 5.833/18), o que ocasionou a sua revogação ou perda de vigência, com a MP 832/2018, na forma do § 12 do artigo 62 da Constituição;
- b) o Presidente da ANTT deixou clara a inexecutabilidade da tabela, ao reconhecer a dificuldade de elaborar uma metodologia, que alcance todas as diversidades do setor e ao informar que contratará a Fundação Getúlio Vargas – FGV para tentar elaborar uma metodologia até janeiro de 2019.
- c) o processo de oitiva dos setores envolvidos pela ANTT, obrigatória face o art. 6º da Lei 13.703/2018, ainda não se ultimou.



Confederação Nacional da Indústria

Não é razoável que empresas fiquem por meses indefinidos obrigadas a uma tabela revogada e inexecutável, enquanto aguardam a edição de uma norma busque seguir os processos e requisitos legais, previstos nos artigos 5º e 6º da Lei 13.703/2018, para tentar abarcar, minimamente, as especificidades da atividade.

Tal fato se agravou em razão da recente Resolução ANTT 5.833, de 8 de novembro de 2018, concebida para definir as infrações e os valores das multas pelo descumprimento da tabela.

A vigência de uma tabela inexecutável como a atual leva o setor à informalidade, ao risco, ao aumento exacerbado de custos, ou à verticalização da atividade. Também gera enormes prejuízos à economia, ao emprego e à continuidade ou investimento da atividade econômica, com inequívoca desaceleração econômica, em especial nas regiões Norte e Nordeste que perdem competitividade, como demonstrado na inicial e na audiência pública pelos porta-vozes da CNI.

Caso Vossa Excelência opte por indeferir os pedidos anteriores, que se **digne, ao menos, a levantar a suspensão das ações que discutam o bloco normativo questionado na presente ação**, para possibilitar que as empresas, diante da diversidade de situações existentes nos setores econômicos, possam levar ao Judiciário a inadequação e a impossibilidade de aplicação da tabela, em cada região, tipos de carga, atividade e econômica dentre outras peculiaridades. Agindo assim, Vossa Excelência estará por viabilizar que as lesões ou ameaças de lesões aos direitos sejam apreciadas pelo Judiciário, como garantido pelo inciso XXXV, do artigo 5º da Constituição.

## **I – INCONSTITUCIONALIDADE E INVIABILIDADE DA MANUTENÇÃO DA TABELA EXISTENTE CONSTANTE DA RESOLUÇÃO ANTT 5.820/2018, SOB A REGÊNCIA DA MP 832/2018 FRENTE AO ART. 62 §12 DA CONSTITUIÇÃO, POIS ESTA PERDEU SUA VIGÊNCIA/FOI REVOGADA. URGÊNCIA NA CONCESSÃO DE LIMINAR**

Com a conversão da MP 832/2018 na Lei 13.703/2018, que incluiu uma série de requisitos para a edição da política de preços mínimos de frete (tabela de frete), a tabela editada pela a ANTT, com base na citada medida provisória (Resolução ANTT 5.820/2018) perdeu seu fundamento de validade, conforme comando do § 12 do art. 62 da Constituição, *verbis*:

“Art. 62.....

.....

**§ 12. Aprovado projeto de lei de conversão alterando o texto original da medida provisória, esta manter-se-á integralmente em vigor até que seja**



Confederação Nacional da Indústria

sancionado ou vetado o projeto. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 32, de 2001)."

Tal fato se deu porque a lei de conversão alterou o texto da medida provisória em questões fundamentais, como a inclusão de novos requisitos exigidos para a publicação de norma pela ANTT com os pisos mínimos de fretes (v.g. arts. 4º, 5º e 6º da lei).

A regra é clara: a medida provisória, cujo texto é alterado pelo projeto lei de conversão, somente se mantém integralmente em vigor até a sanção ou veto do projeto de lei de conversão. Consequentemente, essa perde sua vigência e eficácia após a publicação da lei de conversão (que altera o seu texto), a não ser que a referida lei ressalve algum dos efeitos da medida provisória, o que não ocorreu.

Assim, os atos normativos secundários decorrentes da Medida Provisória, cujo texto foi alterado pelo projeto de lei de conversão, seguem a mesma sorte da medida provisória, qual seja, somente se mantem em vigor até a sanção ou veto do projeto de lei de conversão.

Esse é o caso da Resolução ANTT 5.820/2018, que estabeleceu a metodologia e publicou a tabela com preços mínimos de fretes vinculantes, amparada na MP 832/2018.

Ademais, **resta patente a revogação da Resolução ANTT 5.820/2018 e suas alterações**, pois a **Lei 13.703/2018** não a ressalvou e deixou claro que a **ANTT deve seguir os novos critérios nela (lei) estabelecidos para a publicação de norma com os pisos mínimos de frete, conforme consta expressamente do seu artigo 4º**.

**"Art. 4º O transporte rodoviário de cargas, em âmbito nacional, deverá ter seu frete remunerado em patamar igual ou superior aos **pisos mínimos de frete fixados com base NESTA LEI.**"**

A redação original do artigo 6º da MP 832/2018 apenas previa, no processo de fixação dos preços mínimos, a presença de representantes das cooperativas de transporte de cargas e dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas. Não se exigia um processo técnico, com ampla publicidade, nem com a participação dos embarcadores, e com a demonstração de planilha de cálculos, como veio a exigir a lei. Veja-se:

#### **Texto MP 832/2018**

**"Art. 6º O processo de fixação dos preços mínimos contará com a participação dos representantes das cooperativas de transporte de cargas**



Confederação Nacional da Indústria

e dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas. ”

**Texto Lei 13.703/2018,**

“Art. 6º O processo de fixação dos pisos mínimos deverá ser **técnico, ter ampla publicidade e contar com a participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes,** das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas.

Parágrafo único. **A ANTT regulamentará a participação das diversas partes interessadas no processo de fixação dos pisos mínimos de que trata o caput deste artigo, garantida a participação igualitária de transportadores autônomos e demais setores.**”

Ademais, o artigo 5º da Lei de conversão passou a exigir que a ANTT publique, além da norma com os pisos mínimos, **a planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos,** o que não era exigido pela MP 832/2018, nem constou da Resolução 5.820/2018:

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.**

Percebe-se, também, em uma interpretação sistemática do § 4º do artigo 5º da lei de conversão, que o Congresso Nacional foi além, para demonstrar sua discordância com a tabela editada com base na MP 832/2018, e expressamente anistiou as indenizações pelo descumprimento da tabela de frete desde a data da sua instituição pela Resolução ANTT 5.820/2018 até a aprovação do projeto de conversão da MP. Reconheceu, portanto, a inexecutabilidade da tabela e seu caráter meramente político.

“Art. 5º .....

§ 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.**”



Confederação Nacional da Indústria

**Portanto, resta indene de dúvidas que a lei incluiu novos requisitos essenciais para o processo e edição de norma pela ANTT que fixe os preços mínimos inexistentes na MP 832/218, e que não foram seguidos no processo de fixação da tabela expedida pela Resolução ANTT 5.580/2018, quais sejam:**

- a) Art. 5º – A ANTT deve publicar juntamente com a norma dos pisos mínimos (tabela), a **planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos;**
- b) Art. 6º – Determina que processo de fixação dos pisos mínimos dever ser **técnico, ter ampla publicidade e contar com a participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes;**
- c) Parágrafo único, do art. 6º - **A ANTT deve regulamentar a participação das diversas partes interessadas no processo de fixação dos pisos mínimos;**
- d) § 4º do artigo 5º – **anistia os embarcadores que tiverem descumprido a tabela editada com base na MP desde a data da publicação da Resolução 5.520/2018 da ANTT, até a aprovação do projeto de lei de conversão.**

A Lei 13.703/2018 não deixa qualquer margem de dúvida no sentido de exigir a edição de nova tabela pela a ANTT, pois:

- a) dispõe expressamente em seu artigo 4º que os pisos mínimos de frete serão fixados com base “NESTA LEI”;
- b) **não ressalva a tabela editada sob os efeitos da MP 832/2018 (Resolução ANTT 5.820/2018), e;**
- c) estabelece novos requisitos essenciais **para a edição de nova tabela**, que não constavam na MP e que obviamente não foram observados Resolução ANTT 5.520/2018.

As alterações promovidas pelo Congresso Nacional no texto da MP 832/2018 se deram exatamente pelo reconhecimento de que o processo de elaboração da Resolução 5.820 da ANTT foi político e não técnico, não teve publicidade, foi feito de afogadilho (três dias depois da edição da MP) para beneficiar uma das partes em detrimento da outra, sem publicidade nem transparência. No mais, não foi precedido dos necessários estudos técnicos e de impacto regulatório e não contou com a participação dos interessados, em especial dos embarcadores, dos contratantes dos fretes.

A lei de conversão buscou corrigir essas distorções ao exigir que o processo deve ser técnico, tenha ampla publicidade e conte com a participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes e seja transparente, inclusive exigindo a publicação da planilha de cálculo utilizada para



Confederação Nacional da Indústria

**a obtenção dos pisos mínimos**, tudo que não era exigido e não ocorreu na edição da Resolução ANTT 5.820/2018.

Não obstante todas essas razões que demonstram que a Resolução ANTT 5.520/2018 perdeu sua validade com o texto da MP 832/2018 após a promulgação da Lei 13.703/2018 e foi por esta revogada, a ANTT, em seu *site*, editou uma nota intitulada: “ESCLARECIMENTOS SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS”.

Nessa nota, apesar de reconhecer que a Lei 13.703/2018 estabeleceu novos requisitos para a ANTT publicar norma com pisos mínimos, expressamente informa que utilizará a Resolução ANTT 5.624/2017, que trata do Processo de Participação e Controle Social, para que seja cumprido o requisito de oitiva dos envolvidos, e, sem qualquer fundamento jurídico, em contrariedade com a lei de conversão da MP, anuncia que a Resolução ANTT 5.820/2018 está vigorando, *verbis*:

**“ESCLARECIMENTOS SOBRE A POLÍTICA NACIONAL DE PISOS MÍNIMOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS.**

Para a execução da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, a Lei 13.703, de 2018 estabeleceu que a ANTT publique norma com os pisos mínimos, bem como planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos, além de determinar que cabe à ANTT adotar as medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento da observância dos pisos mínimos definidos na norma, de forma **técnica, com ampla publicidade e contando com a participação dos representantes dos embarcadores, dos contratantes dos fretes, das cooperativas de transporte de cargas, dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas**

No âmbito da ANTT, os meios do Processo de Participação e Controle Social (Tomada de Subsídios, Audiências Públicas, etc) são regulamentados pela Resolução ANTT nº. 5624, de 21 de dezembro de 2017.

**ESTÁ EM VIGOR A RESOLUÇÃO ANTT Nº 5820, DE 30 DE MAIO DE 2018, ATÉ QUE SE ENCERREM TODOS OS TRÂMITES ADMINISTRATIVOS NECESSÁRIOS PARA PUBLICAÇÃO DE NOVA NORMA QUE TRATE DOS PISOS MÍNIMOS DE FRETE.**

O descumprimento dos valores previstos de preços mínimos de frete, quando da contratação do transportador rodoviário de cargas, sujeita o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente a 2 (duas) vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido, em caso de litígios no âmbito do Poder Judiciário.

A ANTT tem acompanhado o transporte rodoviário de cargas e realizado fiscalizações, eletrônica e de pista, visando coibir práticas que descumpram as normas para o pagamento do Vale-Pedágio obrigatório e do Pagamento Eletrônico do Frete, bem como da regularidade no RNTRC, dentre outras.

Brasília, DF, 29 de agosto de 2018.<sup>1</sup>”

<sup>1</sup> [http://www.antt.gov.br/cargas/Tabelas\\_de\\_Precos\\_Minimos\\_do\\_Transporte\\_Rodoviario\\_de\\_Cargas.html](http://www.antt.gov.br/cargas/Tabelas_de_Precos_Minimos_do_Transporte_Rodoviario_de_Cargas.html)



Confederação Nacional da Indústria

([http://www.antt.gov.br/cargas/Tabelas\\_de\\_Precos\\_Minimos\\_do\\_Transporte\\_Rodoviario\\_de\\_Cargas.html](http://www.antt.gov.br/cargas/Tabelas_de_Precos_Minimos_do_Transporte_Rodoviario_de_Cargas.html))

Não obstante a nota da ANTT, a Resolução ANTT 5.520/2018 editada sob a vigência da MP 832/2018 perdeu a vigência juntamente com a referida medida provisória que lhe conferia validade, na forma do § 12 do art. 62 da Constituição, bem como as Resoluções posteriores, que alteram ou incluem disposições na Resolução 5.520/2018, sem atender os requisitos legais.

Ademais, a Resolução ANTT 5.520/2018 foi revogada, porque a lei de conversão da MP 832/2018 (Lei 13.703/2018) alterou o texto da Medida Provisória, em especial para estabelecer novos requisitos para a política de pisos mínimos de frete e não ressalvou a referida tabela editada sob os efeitos da MP 832/2018, estabelecendo expressamente que a tabela deve ser elaborada com base “NESTA LEI” (art. 4º).

## **II – ADITAMENTO À INICIAL PARA INCLUIR NO OBJETO DA PRESENTE AÇÃO A RESOLUÇÃO ANTT 5.827, DE 4 DE SETEMBRO DE 2018, QUE ALTERA O ANEXO II DA RESOLUÇÃO ANTT 5.820/2018**

A CNI vem aditar a sua inicial para incluir, no objeto da presente ação, a Resolução ANTT 5.827, de 4 de setembro de 2018, publicada no D.O. de 5 de setembro de 2018<sup>i</sup>, que altera o Anexo II da Resolução ANTT 5.820/2018, para ajustar os valores da tabela em razão da alta do diesel.

A referida resolução também não cumpre os requisitos legais para a imposição de uma tabela de frete, como deveria ocorrer, conforme demonstrado no item anterior, e em especial, sem respeitar a exigência do artigo 6º c/c o § 3º do artigo 5º da Lei 13.703/2018.

O artigo 1º da referida Resolução ANTT 5.827/2018 deixa expresso que altera o Anexo II da Resolução ANTT nº 5.820/2018, em razão do disposto no § 3º do artigo 5º da Lei nº 13.703/2018, *verbis*:

Art. 1º Alterar o Anexo II da Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, em razão do disposto no §3º do artigo 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que passa a vigorar nos termos do Anexo desta Resolução.

A referida Resolução deixa de observar os demais requisitos da Lei 13.703/2018 para a edição/alteração da norma com os pisos mínimos de frete, em especial, as exigências do artigo 6º, que devem ser observados, com o § 3º do artigo 5º



Confederação Nacional da Indústria

da Lei 13.703/2018, mesmo nos casos de aumento do preço do diesel, sendo inadmissível o aumento automático da tabela como realizado pela ANTT. Veja-se.

O artigo 5º, a Lei 13.703/2018 confere competência à ANTT para publicar 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 da referida Lei, bem como da planilha de cálculos utilizada para a obtenção dos respectivos pisos mínimos.

Já o § 3º do artigo 5º, ao estabelecer que sempre que ocorrer oscilação superior a 10% no preço do óleo diesel, nova norma com pisos mínimos deve ser publicada pela ANTT, não dispensou os requisitos para a publicação dessa nova norma, previstos no artigo 6º, *verbis*:

Art. 5º (...)

**§ 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.**

A única hipótese de correção automática da tabela foi estabelecida no §2º do artigo 5º da Lei 13.703/2018, e foi para o caso de não serem ultimados os processos e publicadas as novas tabelas até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, quando se autoriza que os valores do semestre anterior sejam atualizados pelo IPCA ou outro que o substitua, até que seja editada nova norma com pisos mínimos.

**No caso, ainda mais inconstitucional se mostra a simples correção da tabela editada na Resolução ANTT 5.820/2018 pela Resolução 5.827/2018**, eis que a Resolução alterada (5.820/2018) já perdeu sua vigência com a MP 832/2018, na forma do §12 do art. 62 da Constituição, e também não seguiu qualquer dos requisitos exigidos nos artigos 5º e 6º, acrescidos pela Lei 13.703/2018, para que a ANTT edite norma com os pisos mínimos de frete, conforme demonstrado no tópico anterior.

Essencialmente por essas razões, é que a CNI requer o aditamento à inicial para incluir, no objeto da presente ação, a Resolução ANTT 5.827, de 4 de setembro de 2018, pelos fundamentos já colacionados na inicial, somados aos ora lançados nesta peça de aditamento que se colocam na presente petição.

## **II – ADITAMENTO À INICIAL .RESOLUÇÃO ANTT 5.833, DE 9 DE NOVEMBRO DE 2018, QUE ACRESCENTA O ARTIGO 3º-B À RESOLUÇÃO ANTT Nº 5.820/2018**





Confederação Nacional da Indústria

A CNI também requer o aditamento da inicial, para incluir no objeto da presente ação, a Resolução ANTT 5.833, de 9 de novembro de 2018<sup>ii</sup>, que acrescenta o artigo 3º-B à Resolução ANTT nº 5.820/2018, em razão ao disposto no § 6º do art. 5º da lei nº 13.703/2018, para prever as situações que constituem infrações e especificar os valores das multas a serem aplicadas a cada infração.

Eis o inteiro teor do § 6º do artigo 5º da Lei 13.703/2018, que a Resolução pretende regular:

Artigo 5º (...)

§ 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.

Como já destacado na petição anterior de aditamento decorrente da lei de conversão, o citado §6º do artigo 5º da padece de vícios inconstitucionalidade autônomos, sem que tenha sido cumprida a exigência formal de iniciativa privativa do Presidente da República (art. 61, § 1º, II b, da CF).

Basta verificar que o dispositivo em apreço acrescenta competências à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, inexistentes na Lei 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou e estruturou o referido órgão federal, a partir da iniciativa do Presidente da República à época.

Além disso, esse novo e inconstitucional dispositivo confere competência à ANTT para adotar “as medidas administrativas, coercitivas e punitivas necessárias ao fiel cumprimento do disposto no § 4º deste artigo, nos termos de regulamento”, sem que os destinatários da norma saibam quais medidas e penas sejam essas.

As infrações e as penas ficaram relegadas ao regulamento, em afronta direta ao princípio fundamental da legalidade, estrita em matéria sancionatória, previsto no inciso XXXIX do artigo 5º da Constituição, pelo qual não pode haver pena sem prévia cominação legal.

Por conta dessas razões, requer a CNI a declaração de inconstitucionalidade, por arrastamento, da Resolução ANTT 5.833/2018.

**IV - INEXEQUIBILIDADE E INAPLICABILIDADE DA TABELA, POR NÃO ALCANÇAR TOADAS AS DIVERSIDADES DAS CONTRATAÇÕES DE FRETE. NECESSIDADE DE CONCESSÃO DE LIMINAR OU DE REVOGAÇÃO DA DECISÃO QUE SUSPENDEU AS AÇÕES NAS INSTÂNCIAS INFERIORES**



*Confederação Nacional da Indústria*

A CNI reafirma que as Resoluções da ANTT questionadas não tratam de boa parte das operações rodoviárias, havendo, portanto, manifesto vácuo regulatório.

A leitura das referidas resoluções indica que o conjunto normativo pressupõe que todas as operações de transporte são realizadas pelos operadores com equipamentos próprios e que todos os insumos são arcados por quem, de fato, realiza o transporte da carga. Ou seja, parte do pressuposto que a carga é transportada pela empresa de logística mediante a utilização de equipamentos integralmente pertencentes a sua frota, e que todos os insumos operacionais são pagos por ela.

O problema é que o setor não atua apenas desse modo, singelo por sinal, e é justamente em virtude de variantes fáticas não exploradas nos seus motivos que as resoluções, caso aplicadas linear e literalmente, sem distinguir os diferentes modelos de operação existentes na realidade concreta deste mercado, se mostrariam inexecutáveis e desproporcionais.

No segmento de transporte, as cargas podem – e normalmente o são – ser transportadas mediante a utilização de logística que envolva não só veículos de transporte de propriedade das empresas contratadas para realizar o trajeto, mas, também, por meio de uma prática que conjuga equipamentos de duas empresas distintas, da seguinte forma: a transportadora é contratada para realizar o transporte de determinada mercadoria e, com observância à Lei 11.442/2007, subcontrata esse serviço de outra empresa transportadora ou de um transportador autônomo.

É comum, neste modelo operacional, como condição negocial do ajuste, os embarcadores ou empresas de logística fornecerem ao subcontratado a carreta que acomodará a própria carga objeto do transporte a ser realizado. Caberá ao subcontratado engatar a carreta das contratantes em seu veículo de transporte, denominado de “cavalomecânico”, e transportar a carga do local de embarque ao local de destino.

Apenas para ilustrar esse modelo de operação, as empresas mantêm com esses subcontratados, denominados agregados, (i) um contrato de prestação de serviços de transporte, que versa sobre as obrigações gerais de cada parte, (ii) um contrato de comodato por meio do qual se cede a posse direta da carreta especificamente para a execução do respectivo contrato e (iii) um contrato de frete, onde é individualizado cada serviço de transporte a ser prestado, a exemplo da carga, local de embarque e desembarque, período para entrega da mercadoria ao destino. Há, neste caso, o compartilhamento de custos e equipamentos da empresa de transporte subcontratante e das empresas subcontratadas (geralmente pequenas e médias empresas).



Confederação Nacional da Indústria

Nada disso é previsto na tabela expedida pela ANTT, o que, obviamente, acaba por inviabilizar a precificação do transporte por empresas que usam da citada fórmula de negócio.

A tabela apresenta distorções significativas em relação à realidade. É de conhecimento notório que tanto um veículo climatizado quanto um de carga perigosa possuem custos operacionais maiores, e ainda assim seus valores de frete são menores do que o da carga geral na tabela atual. Além disso, a precificação feita por faixas acarreta em impactos em que uma viagem de 100Km custe R\$ 1.080 para carga geral, enquanto que para 101 Km o custo cai 38%.

A tabela não abarca toda a dinâmica de mercado e deixa de considerar questões que influenciam na formação do preço do frete. A seguir, uma breve demonstração das principais dimensões que influenciam diretamente os parâmetros da planilha

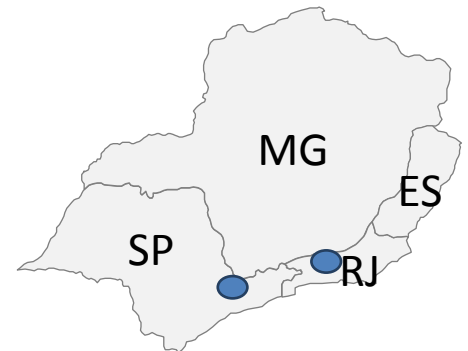
Dimensões adicionais da tabela de Fretes	Tipo de caminhão	Tamanho do veículo	Capacidade muda para mesmo n° de eixos: 2 eixos vai de VUC (1 ton) até toco (10 tons)
		Tipo de carroceria	Carga geral (sider e baú) e granel líquido (leite, produtos químicos e derivados de petróleo)
		Idade da frota	Veículos de 5 anos para indústria siderúrgica ou farmacêutica e 30 anos para cimento
	Produto	Risco	Regras de gerenciamento de risco podem impactar na produtividade
		Acondicionamento da carga	Acondicionamento direto sobre o veículo x cargas com necessidade de serem amarradas
	Produtividade	Utilização do veículo	Sazonalidade anual, variação da demanda, número de viagens/mês e Km rodados
		Tempo de parada	Tempo de carga, descarga, fila e paradas fiscais de acordo com a praça e tipo de produto
	Origem e destino	Qualidade da estrada	A velocidade média (produtividade), o desgaste dos veículos e o custo de manutenção
		Relevo do percurso	Regiões serranas aumentam o desgaste do veículo e dos pneus
	Praças	Preço dos itens de custo	O diesel e o salário base do motorista podem variar entre os estados e os sindicatos. Exemplo diesel a R\$ 3,25 no Paraná e R\$ 4,50 no Acre no mesmo período de tempo

## Distorções da tabela

*A metodologia utilizada para a elaboração da tabela mínima de fretes foi baseada em custos operacionais. A produtividade afeta diretamente o custo operacional, sendo muito sensível a alguns fatores, como por exemplo: tempo de carga e descarga, horas de trabalho do veículo/mês, hora extra e idade da frota (depreciação).*

*Para a mesma remuneração do veículo e conseqüentemente do motorista, foram estimados diferentes cenários de custo variando a produtividade.*

Exemplo de viagem de SP para RJ 400Km, o valor da tabela de frete mínimo é de R\$ 2.200  
O custo operacional pode variar de R\$ 1.502 para uma operação muito produtiva até R\$ 2.409 para uma operação pouco produtiva.



Parâmetros para cálculo do custo operacional

<b>Tempo de carga e descarga</b>	1,5 h	3 h	4 h
<b>Horas de trabalho/mês</b>	240 h	240 h	180 h
<b>Depreciação</b>	20 anos	10 anos	5 anos
<b>Custo administrativo</b>	0	12%	12%
<b>Hora extra</b>	52/mês	52/mês	0

Fonte: ILOS

No Brasil, a média de custos de transporte sobre o faturamento líquido é de 6%, destacando para a grande variabilidade presente nesta média, desde o comércio varejista com 1% até o setor de agronegócio, que chega a 11% sobre o faturamento, conforme figura abaixo. A tabela de frete mínimo tende a causar um desequilíbrio de mercado entre as indústrias.

A CNI anexa à presente petição outros gráficos e tabelas que demonstram os impactos econômicos nos setores, além de outros problemas, como as particularidades regionais, a falta de informações para o custeio, a não consideração dos benefícios da produtividade e da eliminação do desperdício. O propósito é evidenciar que esse apanhado informativo (dados coletados junto ao mercado) evidencia a inviabilidade técnica, econômica e de mercado de se adotar um tabelamento do valor frete, como fizeram as normas impugnadas.



Confederação Nacional da Indústria

## V – PEDIDO

### V. a) DO *FUMUS BONI IURIS*

A CNI vem reiterar o pedido de apreciação da medida liminar, eis que o ***fumus boni iuris*** resta comprovado pelos fundamentos da inicial, corroborados pelas manifestações do Presidente da ANTT, e do CADE na audiência pública, além das manifestações de técnicos e economistas trazidos pela CNI e CNA.

A esses fundamentos, somam-se os fatos supervenientes trazidos na presente petição, os quais demonstram que a Resolução ANTT 5.820/2018, bem como as Resoluções ANTT 5.827/2018 e 5.833/2018 que a modificaram perderam sua vigência com a MP 832/2018, na forma do § 12 do artigo 62 da Constituição. Ademais, tais resoluções não foram ressalvadas com a edição da lei de conversão (Lei 13.703/2018) que promoveu alterações substanciais do seu texto, trazendo requisitos não observados nas Resoluções da ANTT, o que ocasionou a revogação das citadas resoluções pela Lei 13.703/2018..

Por fim, na mesma linha do defendido na inicial e na manifestação do CADE, a CNI protesta pela juntada do artigo publicado em 28/08/2018, no JOTA<sup>2</sup>, de autoria de Cesar Mattos, Doutor em economia, e coordenador do MBA em regulação em transportes da FGV/DF, intitulado “O patrocínio estatal ao cartel dos caminhoneiros: A afronta da Lei 13.703/18 ao princípio constitucional da livre concorrência é simplesmente acintosa”, que demonstra claramente a legalização do cartel promovido de forma inconstitucional pela Lei 13.70/2018 e por todo o seu complexo normativo ora impugnado.

A CNI requer, também, a juntada dos gráficos e tabelas que demonstram os impactos econômicos nos setores, e outros problemas, como as particularidades regionais, a falta de informações para o custeio, a não consideração dos benefícios da produtividade e da eliminação do desperdício, dentre outros que demonstram a inviabilidade técnica, econômica e de mercado de se adotar um tabelamento do frete, como fez as normas impugnadas, e em especial, com a tabela em vigor que desconsidera fatores essenciais de mercado para a precificação do frete.

### V.b) DO *PERICULUM IN MORA*

---

<sup>2</sup> in <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/coluna-da-abde/o-patrocinio-estatal-ao-cartel-dos-caminhoneiros-28082018>



Confederação Nacional da Indústria

O **periculum in mora** resta evidente, eis que a tabela editada pela Resolução ANTT 8.520/2018, alterada pelas Resoluções ANTT 5.827/2018 e 5.833/2018, é inexecutável, como reconhecido inclusive pelo presidente da ANTT, que afirmou peremptoriamente na audiência pública que não tem condições técnicas de editar uma tabela com as especificidades dos setores envolvidos, e que irá contratar a FGV para que esta instituição tente equacionar uma metodologia para que se busque a edição de uma norma com pisos mínimos de frete, o que a CNI entende que não será possível, e que essa metodologia só deve ser entregue em janeiro de 2019.

A dificuldade da edição dessa metodologia levou a FGV a solicitar um prazo extenso para buscar equacionar todas as especificidades, o que efetivamente não foi verificado nos três dias entre a edição da MP 832/2018 e a Resolução ANTT 8.520/2018. Entretanto, nenhuma metodologia será capaz de equacionar a diversidade do setor, nem de revogar a lei da oferta e da demanda, sem ferir de morte o princípio da livre iniciativa na fixação de preços e desencadear uma desordem no mercado que levará ao decréscimo da atividade econômica em prejuízo de todos, como demonstrado na audiência pública e na inicial.

Ademais, após a entrega da metodologia pela FGV, se tudo der certo em janeiro de 2019, a ANTT ainda tem que ouvir os interessados na forma do art. 6º da Lei 13.703/2018, o que deve levar uns 120 dias, segundo a Resolução 5.624, de 21 de dezembro de 2017 da ANTT, que regula o “Processo de Participação e Controle Social” (Tomada de Subsídios, Audiências Públicas, etc), a qual será aplicada ao caso conforme explicitado na nota da Agência acima transcrita.

Tal situação torna-se ainda mais desarrazoada, ao se retirar, por todo esse tempo, a possibilidade das empresas de levarem a lesão ao seu direito, no caso concreto, à apreciação do judiciário para possibilitar o escoamento da produção, evitando prejuízos, demissões, acúmulos de produtos, desabastecimento, inflação e perda de competitividade da indústria nacional no mercado internacional e da indústria do Norte e Nordeste nos mercados das demais regiões, com todas as consequências desastrosas para a atividade econômica, inclusive com a diminuição de investimentos, redução de empregos e fechamento de fábricas até que se defina a questão.

Dessa forma, não é possível ao setor produtivo esperar meses, em uma previsão otimista, para a definição da questão e durante esse período ficar obrigado a um tabelamento de preços inexecutável e inconstitucional.

Diante do exposto, a CNI requer:

- a) seja recebido o seu requerimento de aditamento à inicial, para nesta incluir o pedido de declaração de inconstitucionalidade da **Resolução ANTT 5.827, de 4 de setembro de 2018**, publicada no D.O. de 5 de setembro de 2018, que altera



Confederação Nacional da Indústria

o Anexo II da Resolução ANTT 5.820/2018 e da **Resolução ANTT 5.833/2018, de 08 novembro 2018**, que acrescenta o artigo 3º-B à Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, em razão do disposto no §6º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018, Publicada no D. O. de 9 de novembro de 2018.

- b) a concessão de medida cautelar para suspender os efeitos de todo o complexo normativo que estabelece tabelamento obrigatório do valor do frete rodoviário, constituído pela MPV 832/2018, Lei 13.703/2018, Resolução ANTT nº 5820/2018, Resolução ANTT nº 5821/2018 e Resolução ANTT nº 5822/2018, Resolução ANTT 5.827/2018 e Resolução ANTT 5833/2018, bem como de toda e qualquer nova resolução que a ANTT vier a editar sobre a questão;
- c) sucessivamente, a interpretação conforme à Constituição da MPV 832/2018, da sua lei de conversão, Lei 13.703/2018, da Resolução no 5820/2018, com ênfase no seu artigo 1º; da Resolução ANTT no 5821/2018, da Resolução ANTT no 5822/2018, da Resolução ANTT 5.827/2018, Resolução ANTT 5833/2018, e de todo o seu complexo normativo, com o propósito de que esse Tribunal Constitucional reconheça que o tabelamento mínimo advindo dos atos questionados tem apenas caráter indicativo e referencial ao setor privado, retirando a interpretação que lhe confira força vinculante e efeito cogente.
- d) sucessivamente, a pronuncia sobre o fato superveniente relativo à edição da lei de conversão da MP 832/2018, Lei 13.703, de 8 de agosto de 2018, que trouxe novos requisitos obrigatórios para a edição da política de preços mínimos (tabela de frete) pela ANTT, inexistentes na MP em que se fundou a Resolução 5.820/2018 da ANTT, o que ocasionou a perda de vigência/revogação da referida Resolução, com a MP 832/2018, que era o seu fundamento de validade, na forma do §12 do artigo 62 da Constituição, e, portanto, declarar que a Resolução ANTT 5.820/2018, juntamente a Resolução ANTT 5.827/2018 e a Resolução ANTT 5833/2018 não estão em vigor;
- e) alternativamente, a retirada da suspensão das ações que discutam o bloco normativo questionado na presente ação para possibilitar que as empresas, diante da diversidade de situações existentes nos setores econômicos, possam levar ao Judiciário a inadequação e a impossibilidade de aplicação da tabela, em cada região, tipos de carga, atividade e econômica dentre outras peculiaridades, de modo a viabilizar que as lesões ou ameaças de lesões aos seus direitos sejam apreciadas pelo judiciário, como garantido pelo inciso XXXV, do artigo 5º da Constituição.



Confederação Nacional da Indústria

Por fim, requer que V. Exa. leve os pedidos cautelares acima colacionados à apreciação do plenário, na forma do artigo 10 da Lei 9.868/99, tendo em vista, inclusive, que já estão nos autos da ADI 5956, à qual a presente ação foi reunida, as manifestações das autoridades competentes, em razão da decisão de V. Exa. de 13 de junho de 2018, que as requereu com base no citado art. 10 da Lei 9.868/99.

Termos em que,  
pede deferimento.

Brasília, 23 de novembro de 2018

**CHRISTINA AIRES CORRÊA LIMA**  
OAB/DF 11.873

**CASSIO AUGUSTO BORGES**  
OAB/RJ 91.152 OAB/DF 20.016-A

---

<sup>i</sup> i MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
DIRETORIA COLEGIADA

RESOLUÇÃO Nº 5.827, DE 4 DE SETEMBRO DE 2018

Altera o Anexo II da Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, em razão do disposto no §3º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018.

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições conferidas pelo inciso II do art. 20 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, fundamentada no Voto DMV - 264, de 4 de setembro de 2018, e no que consta do Processo nº 50500.095041/2015-06, resolve:

Art. 1º Alterar o Anexo II da Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, em razão do disposto no §3º do artigo 5º da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que passa a vigorar nos termos do Anexo desta Resolução.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

MARIO RODRIGUES JUNIOR  
Diretor-Geral  
ANEXO  
ANEXO II  
TABELAS DE FRETE





Confederação Nacional da Indústria

Tabela de Preços Mínimos por KM e por Eixo - Carga Geral		
De KM	Até KM	Custo por Km/Eixo
1	100	2,16
101	200	1,33
201	300	1,17
301	400	1,10
401	500	1,06
501	600	1,03
601	700	1,01
701	800	1,00
801	900	0,99
901	1.000	0,98
1.001	1.100	0,98
1.101	1.200	0,97
1.201	1.300	0,97
1.301	1.400	0,96
1.401	1.500	0,96
1.501	1.600	0,96
1.601	1.700	0,96
1.701	1.800	0,95
1.801	1.900	0,95
1.901	2.000	0,95
2.001	2.100	0,95
2.101	2.200	0,95
2.201	2.300	0,95
2.301	2.400	0,94
2.401	2.500	0,94
2.501	2.600	0,94
2.601	2.700	0,94
2.701	2.800	0,94
2.801	2.900	0,94
2.901	3.000	0,94

Obs: Veículo utilizado como base para o cálculo com 3 (três) eixos.



Confederação Nacional da Indústria

Tabela de Preços Mínimos por KM e por Eixo - Carga Granel		
De KM	Até KM	Custo por Km/Eixo
1	100	2,10
101	200	1,31
201	300	1,15
301	400	1,08
401	500	1,04
501	600	1,02
601	700	1,00
701	800	0,99
801	900	0,98
901	1.000	0,98
1.001	1.100	0,97
1.101	1.200	0,96
1.201	1.300	0,96
1.301	1.400	0,96
1.401	1.500	0,95
1.501	1.600	0,95
1.601	1.700	0,95
1.701	1.800	0,95
1.801	1.900	0,94
1.901	2.000	0,94
2.001	2.100	0,94
2.101	2.200	0,94
2.201	2.300	0,94
2.301	2.400	0,94
2.401	2.500	0,94
2.501	2.600	0,94
2.601	2.700	0,93
2.701	2.800	0,93
2.801	2.900	0,93
2.901	3.000	0,93

Obs: Veículo utilizado como base para o cálculo com 5 (cinco) eixos.



Confederação Nacional da Indústria

Tabela de Preços Mínimos por KM e por Eixo - Carga Neogranel		
De KM	Até KM	Custo por Km/Eixo
1	100	1,91
101	200	1,19
201	300	1,04
301	400	0,98
401	500	0,94
501	600	0,92
601	700	0,90
701	800	0,89
801	900	0,88
901	1.000	0,88
1.001	1.100	0,87
1.101	1.200	0,87
1.201	1.300	0,86
1.301	1.400	0,86
1.401	1.500	0,86
1.501	1.600	0,85
1.601	1.700	0,85
1.701	1.800	0,85
1.801	1.900	0,85
1.901	2.000	0,85
2.001	2.100	0,85
2.101	2.200	0,84
2.201	2.300	0,84
2.301	2.400	0,84
2.401	2.500	0,84
2.501	2.600	0,84
2.601	2.700	0,84
2.701	2.800	0,84
2.801	2.900	0,84
2.901	3.000	0,84

Obs: Veículo utilizado como base para o cálculo com 5 (cinco) eixos.



Confederação Nacional da Indústria

Tabela de Preços Mínimos por KM e por Eixo - Carga Frigorificada		
De KM	Até KM	Custo por Km/Eixo
1	100	1,50
101	200	0,93
201	300	0,82
301	400	0,77
401	500	0,74
501	600	0,73
601	700	0,71
701	800	0,71
801	900	0,70
901	1.000	0,69
1.001	1.100	0,69
1.101	1.200	0,69
1.201	1.300	0,68
1.301	1.400	0,68
1.401	1.500	0,68
1.501	1.600	0,68
1.601	1.700	0,67
1.701	1.800	0,67
1.801	1.900	0,67
1.901	2.000	0,67
2.001	2.100	0,67
2.101	2.200	0,67
2.201	2.300	0,67
2.301	2.400	0,67
2.401	2.500	0,67
2.501	2.600	0,66
2.601	2.700	0,66
2.701	2.800	0,66
2.801	2.900	0,66
2.901	3.000	0,66

Obs: Veículo utilizado como base para o cálculo com 6 (seis) eixos.



Confederação Nacional da Indústria

Tabela de Preços Mínimos por KM e por Eixo - Carga Perigosa		
De KM	Até KM	Custo por Km/Eixo
1	100	1,66
101	200	0,94
201	300	0,80
301	400	0,73
401	500	0,70
501	600	0,68
601	700	0,66
701	800	0,65
801	900	0,64
901	1.000	0,63
1.001	1.100	0,63
1.101	1.200	0,62
1.201	1.300	0,62
1.301	1.400	0,62
1.401	1.500	0,61
1.501	1.600	0,61
1.601	1.700	0,61
1.701	1.800	0,61
1.801	1.900	0,61
1.901	2.000	0,60
2.001	2.100	0,60
2.101	2.200	0,60
2.201	2.300	0,60
2.301	2.400	0,60
2.401	2.500	0,60
2.501	2.600	0,60
2.601	2.700	0,60
2.701	2.800	0,60
2.801	2.900	0,60
2.901	3.000	0,60

Obs: Veículo utilizado como base para o cálculo com 8 (oito) eixos.  
D.O.U., 05/09/2018 - Seção 1

*Este texto não substitui a Publicação Oficial.*

ii ii MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL  
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
RESOLUÇÃO Nº 5.833, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2018



Confederação Nacional da Indústria

Acrescenta o artigo 3º-B à Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018, em razão ao disposto no §6º do art. 5º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018.

O Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentado no Art. 81, do anexo da Resolução nº 5.810, de 3 de maio de 2018, e no que consta do Processo nº 50501.322675/2018-71, resolve:

Art. 1º Acrescentar o [artigo 3º-B à Resolução ANTT nº 5.820, de 30 de maio de 2018](#), em razão ao disposto no [§6º do artigo 5º da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018](#), com a seguinte redação:

"**Art. 3º-B.** As situações elencadas neste artigo constituem infrações a esta Resolução, devendo ser aplicadas as multas a seguir especificadas:

I - o contratante que contratar o serviço de transporte rodoviário de cargas 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 - o transportador que realizar o serviço de transporte rodoviário de cargas em valor inferior ao piso mínimo de frete definido pela ANTT: multa de R\$550,00 (quinhentos e cinquenta reais);

III - os responsáveis por anúncios de ofertas para 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);

IV - 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 e das informações utilizadas na geração do Código Identificador da Operação de Transporte para comprovação da infração prevista neste artigo." (NR)

Art. 2º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

MARIO RODRIGUES JUNIOR

D.O.U., 09/11/2018 - Seção 1

*Este texto não substitui a Publicação Oficial.*