

POLÍTICA
NACIONAL DE
PISOS MÍNIMOS
DO TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE
CARGAS: **UM
UPDATE SOBRE
A TABELA DE
FRETE**

RUY DE MELLO MILLER

ADVOCACIA

Desde 1961



INFORMATIVO
JANEIRO 2019

Aline Bayer
Fernando Moromizato
Thiago Miller
Wagner Macedo

APRESENTAÇÃO

Como forma de atender, ainda que parcialmente, as demandas dos caminhoneiros autônomos que pararam o Brasil em maio de 2018, o Governo Federal editou a Política Nacional Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, também chamada de "Tabela de Frete".

A medida, de flagrante inconstitucionalidade, atingiu diretamente, de forma negativa, diversos setores da indústria, da agropecuária e da prestação de serviços, gerando desde então diversas dúvidas e questionamentos por toda a sociedade civil, que depende quase que exclusivamente do modal rodoviário.

Passados mais de seis meses do início da política de tabelamento, algumas alterações foram realizadas pelo Congresso Nacional e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, sendo sua interpretação ainda controversa.



Com a finalidade de auxiliar clientes, empresas de logística, importadores, exportadores e o comércio em geral, criamos esta apresentação que, sem a intenção de esgotar o tema, poderá servir de norte para o aprofundamento das Discussões.

ÍNDICE

1. Os fatos que antecederam a paralisação dos caminhoneiros	Página 4
2. A paralisação nacional dos caminhoneiros	Página 6
3. A edição da medida provisória nº. 832/2018 e das resoluções da ANTT	Página 8
4. As ações diretas de inconstitucionalidade em curso perante o Supremo Tribunal Federal	Página 9
5. A Lei nº 13.703/2018	Página 12
6. Audiência Pública no STF	Página 14
7. Decisões judiciais que superaram a suspensão determinada pelo STF	Página 20
8. Resolução ANTT nº 5833/2018	Página 21
9. A breve suspensão da aplicação de multas pelo STF	Página 22
10. A Resolução nº 5.839/2019	Página 23
11. Riscos e Perspectivas	Página 24

1. OS FATOS QUE ANTECEDERAM A PARALISAÇÃO DOS CAMINHONEIROS

Em 31 de maio de 2016, o ex-Ministro-Chefe da Casa Civil, Pedro Parente, assumiu a presidência da Petrobrás. Em outubro daquele mesmo ano passou a vigorar a nova política de preços dos combustíveis fósseis de competência daquela estatal, com a promessa de que os reajustes seriam lastreados no mercado internacional e "mais uma margem que será praticada para remunerar riscos inerentes à operação, como, por exemplo, volatilidade da taxa de câmbio e dos preços sobre estadias em portos, e lucro, além de tributos"¹.



A promessa de reajustes de ao menos "uma vez por mês" mostrou-se muito mais agressiva. Em maio de 2018, no período que antecedeu as paralisações, a Petrobrás reajustou cinco vezes consecutivas o preço do

[1] <http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/adotamos-nova-politica-de-precos-de-diesel-e-gasolina.htm> acessado em 01º de outubro de 2018.

[2] <https://g1.globo.com/economia/noticia/petrobras-reajusta-precos-de-gasolina-e-diesel-nas-refinarias-para-novas-maximas.ghtml> acessado em 01º de agosto de 2018

diesel e da gasolina nas refinarias². Apenas o diesel teve uma alta global de 56,5% desde que a companhia passou a adotar referida política de preços³.

A alta flutuação dos preços do diesel e seus reflexos perante os caminhoneiros autônomos foram os principais estopins para a paralisação nacional de maio de 2018.

[3] https://www.em.com.br/app/noticia/economia/2018/05/21/internas_economia,960436/preco-do-diesel-subiu-56-5-desde-que-petrobras-passou-a-adotar-reajus.shtml acessado em 01º de agosto de 2018

2. A PARALISAÇÃO NACIONAL DOS CAMINHONEIROS

Em 18 de maio de 2018 associações e sindicatos de caminhoneiros autônomos anunciaram a realização de "greve" por tempo indeterminado, a partir de 21 de maio, pleiteando a redução total da carga tributária sobre o diesel, bem como revisão da política de preços da Petrobrás.

Ainda no final de semana que antecedeu a greve, a Petrobrás anunciou o quinto reajuste diário consecutivo, elevando o preço do diesel em 0,80%.



A paralisação durou 11 dias, atingiu 46 unidades da Federação e gerou prejuízos a diversos setores. No Porto de Santos, calcula-se que o prejuízo foi superior a R\$ 370.000.000,00⁴.

[4] <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/greve-dos-caminhoneiros-gera-prejuizo-superior-a-r-370-milhoes-no-porto-de-santos-sp.ghtml> acessado em 01 de agosto de 2018.

[5] <https://g1.globo.com/politica/noticia/no-quarto-dia-de-protestos-de-caminhoneiros-temer-recebe-ministros-e-presidente-da-petrobras.ghtml> acessado em 01º de agosto de 2018

Após 4 dias de manifestações, em 24 de maio o ministro-chefe da Casa Civil, Eliseu Padilha anunciou a celebração de um acordo e a suspensão da paralisação nacional por 15 dias⁵, o que não se concretizou em razão da falta de representatividade das entidades que firmaram o pacto⁶.

Em 24 de maio o Governo Federal anunciou a redução de R\$ 0,46 no preço do diesel por 60 dias. Além disso, em 27 de maio de 2018, o Presidente da República editou a discutida Medida Provisória nº. 832/2018 que, entre outras

questões, previu a política de piso mínimo para o frete rodoviário de carga (tabela de frete), com seguidas resoluções da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Com a aceitação das propostas, os últimos pontos de bloqueio foram liberados pelos manifestantes na madrugada do dia 1 de junho de 2018.

[6] <https://g1.globo.com/politica/noticia/temer-diz-que-governo-acionou-forcas-federais-para-desbloquear-estradas.ghtml> acessado em 01º de agosto de 2018

3. A EDIÇÃO DA MEDIDA PROVISÓRIA Nº. 832/2018 E DAS RESOLUÇÕES DA ANTT

A Medida Provisória nº. 832/2018 foi publicada em edição extra do Diário Oficial da União em 27 de maio de 2018.

A MP instituiu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, determinando à Agência Nacional de Transportes Terrestres a obrigação de publicar semanalmente a tabela de preços mínimos.

Polêmica por si só a política, a Medida Provisória ainda determinou o caráter vinculante do tabelamento, com a previsão de multa e indenização em caso de descumprimento.



A Resolução nº. 5.820/2018 foi publicada no Diário Oficial da União em 30 de maio de 2018 e o alto valor do frete gerou reações notadamente do setor agropecuário, forçando o Governo Federal e a Agência a reduzirem a tabela menos de uma semana depois.

4. AS AÇÕES DIRETAS DE INCONSTITUCIONALIDADE EM CURSO PERANTE O SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

Contestáveis do ponto de vista econômico e concorrencial, as medidas foram objeto de diversas ações de caráter individual pelo país, onde seus autores questionaram a constitucionalidade do ato.

Em uma das primeiras ações a serem noticiadas pela mídia, a Justiça Federal do Rio Grande do Norte suspendeu a eficácia da medida em favor de empresas produtoras potiguanas, sob o fundamento de uma flagrante inconstitucionalidade decorrente da aparente violação do artigo 170, IV da Constituição Federal.

Noticiou a mídia que as decisões naquele estado foram suspensas pela presidência do Tribunal Regional Federal da 5ª Região em sede de suspensão de segurança.

Na mesma época, três Ações Diretas de Inconstitucionalidade em face da Medida Provisória aportaram no Supremo Tribunal



Federal: uma ajuizada pela Associação do Transporte Rodoviário de Carga do Brasil - ATR Brasil - ADI 5.956/DF, outra pela Confederação Nacional da Indústria - CNI - ADI 5.964/DF - e uma última ajuizada pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA - ADI 5.959/DF, tendo a primeira recebido as movimentações relevantes em conjunto com as demais.

Ao receber a ação, em 14/06/2018, o Ministro Luiz Fux suspendeu todos os processos judiciais, individuais ou coletivos, em curso nas instâncias inferiores e cujo pedido ou causa de pedir envolvesse a inconstitucionalidade ou suspensão de eficácia da MP 832/2018 ou da Resolução

5.820/2018 da ANTT, bem como designou audiência preliminar no dia 20/06.

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) manifestou-se nos autos, afirmando que "orientada 'pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico' (artigo 1º, Lei nº 12.529/2011), a jurisprudência do CADE tem sido bastante assertiva sobre as consequências da intervenção estatal da economia, especialmente quando desta resulta a mitigação de condições 'ótimas' que propiciam a maximização dos primados constitucionais da livre iniciativa".

Segundo a autarquia, as consequências do tabelamento resultam na proteção da margem de lucro dos ofertantes de determinado serviço, o que, no horizonte médio, pode ser prejudicial inclusive a eles próprios.

Em que pese não poder a autoridade antitruste adentrar ao mérito da política pública setorial adotada, o CADE concluiu pela sua "preocupação concorrencial" derivada de tal política e seus efeitos deletérios ao consumidor, afirmando que o tabelamento, com o estabelecimento de preços mínimos, não apresenta benefícios ao adequado funcionamento do mercado e ao consumidor final, que arcará com os aumentos de preço decorrentes de tal medida.

No dia 20/06/2018 realizou-se a audiência citada, onde foi ratificada a suspensão das ações no país e designada uma nova audiência para 28 de junho de 2018, onde as partes apresentariam proposta de preço mínimo intermediária. Também foi designada audiência pública para o dia 27/08/2018, autorizando-se a manifestação da AGU, do Ministério dos Transportes, da ANTT, da ATRCB, da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil, da CNI, da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, da Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica e da Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência.

5. A LEI Nº 13.703, DE 8 DE AGOSTO DE 2018

Em 27 de maio o Congresso Nacional recebeu a Medida Provisória e designou Comissão Mista específica para apreciação da matéria.

Aprovada a medida com alterações, o Projeto de Lei de Conversão nº 20/2018 foi encaminhado para sanção do Presidente da República, que o fez em 08 de agosto de 2018, sendo a Lei nº 13.703/2018 publicada no Diário Oficial da União em 09 de agosto de 2018.

Entre as alterações realizadas pelo Poder Legislativo, destaca-se o quanto previsto no artigo 4º, §2º:



§2º É expressamente vedada a celebração de qualquer acordo ou convenção, individual ou coletivamente, ou mesmo por qualquer entidade ou representação de qualquer natureza, em condições que representem a prática de fretes em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.

De forma a tentar dar efetividade à fiscalização do cumprimento da norma, o artigo 7º prevê que toda operação de transporte rodoviário de cargas deverá ser acompanhada de documento referente ao contrato de frete, com informações do contratante, do contratado e do subcontratado, quando houver, e também da carga, origem e destino, forma de pagamento do frete e indicação expressa do valor do frete pago ao contratado e ao subcontratado e do piso mínimo de frete aplicável. Referido documento deve ser registrado na ANTT e será de porte obrigatório pelo motorista. Finalmente, o artigo 8º prevê a responsabilidade subsidiária pelo pagamento da indenização pelo descumprimento da tabela de frete dos responsáveis por anúncios de ofertas de frete em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos.

Vetou o Presidente da República o artigo 9º da referida lei, que concedia anistia às multas e sanções previstas no Código de Trânsito brasileiro e em outras normas ou decisões judiciais aplicadas em decorrência das paralisações dos caminhoneiros, por caracterização de renúncia de receita e indevida invasão da competência de iniciativa do Poder Executivo no projeto de lei.

6. A AUDIÊNCIA PÚBLICA NO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

Conforme agendado, em 27 de agosto de 2018, realizou-se, nas dependências do Supremo Tribunal Federal, a audiência pública que ouviu oradores de órgãos e entidades interessadas no assunto tabelamento de fretes, com a presença em massa de caminhoneiros autônomos que se organizaram para comparecimento.

Na presença do Ministro Fux, do Ministro Alexandre de Moraes (relator de ações conexas que, diz, julgará em conjunto e harmonia com as ADIs), do Subprocurador-Geral



a República Paulo Gustavo Gonet Branco e da Advogada-Geral da União, Ministra Grace Mendonça.

A Advogada-Geral da União, na defesa dos atos do Poder Executivo, destacou que a paralisação causou verdadeira crise de abastecimento, sendo a política de preços mínimos de

[7] Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

frete a principal pauta dos manifestantes. Segundo a Ministra, o mercado apresentava distorções, empurrando o frete para baixo e impossibilitando sequer que o custo do transporte fosse coberto. A defesa jurídica do ato, segundo a Ministra, estaria calcada no artigo 174 da Constituição Federal⁷, que asseguraria a intervenção do Estado na economia.

Na sequência, o Ministro dos Transportes, Valter Casimiro Silveira, reiterou que a Medida Provisória foi editada em razão de uma alegada distorção do mercado, sendo que a tabela anterior de frete mínimo editada pela ANTT em 2010, sem caráter vinculante, jamais foi observada. No entender do Ministério, preço mínimo não se confunde com tabelamento de preços, sendo que a política

teria como objetivo evitar a exploração do trabalhador autônomo.

Marcelo Vinaud Prado, diretor da ANTT, deixou claro que a agência não tem, atualmente, a estrutura para realizar a fiscalização determinada, estando em processo de adaptação. Segundo o diretor, a ANTT trabalha a contratação da Fundação Getúlio Vargas para a construção de uma metodologia mais adequada da tabela. Marcelo Vinaud entende que a novel legislação vedou completamente a possibilidade de a ANTT celebrar qualquer acordo, individual ou coletivo, para a prática de preços abaixo da tabela, que a delimitação de custos operacionais totais fará necessária a criação de um piso para cada tipo de operação. Ainda, foi alegado um significativo impacto

administrativo na Agência após de 25% da ouvidoria, aumento do investimento em fiscalização em 220% (que pode gerar um impacto anual de mais de R\$ 70 milhões). Em resumo, foi afirmado que a Lei "pegou de surpresa" a Agência, que não possui corpo técnico suficiente para o desempenho das novas funções. a edição da política: necessidade de aumento

O Superintendente Técnico Adjunto da Confederação Nacional da Agricultura, Bruno Barcelos Lucchi, apresentou o impacto do frete na cadeia produtiva do agronegócio. Segundo o representante da CNA, a indefinição sobre o preço do frete prejudica a negociação de mercadorias no mercado futuro, pois ausente a definição de um dos itens que

compõem o preço. Utilizou, como exemplo, o preço da soja, negociada na Bolsa de Chicago, sem a possibilidade de considerar o significativo aumento do frete. Foram apresentados gráficos que demonstram o considerável aumento do preço do frete com a edição da política de preços mínimos, como o transporte de soja entre Sorriso/MT e Santos/SP, que antes custava em média R\$ 290 por tonelada e, hoje, pode chegar a R\$ 437 sem a incidência do frete de retorno ou R\$ 637 com ela. Demonstrou-se, também, o impacto da tabela na cesta básica e a expectativa de aumento da inflação, exemplificada no preço do leite, que já aumentou 43% desde a implementação da política, com previsão de novo

aumento de 3,7% a 8,6% até fevereiro de 2019. Segundo dados apresentados baseados em estudo da EMBRAPA, há previsão de redução de 2% a 10% das exportações, com a perda de 10 mil a 52 mil postos de trabalho.

O economista Luiz Antonio de Camargo Fayet, falando também em nome da CNA, destacou que sem o agronegócio a balança comercial brasileira fica no vermelho, demonstrando que esse mercado não está apenas na mão de grandes produtores, sendo que 92% das propriedades rurais tem menos de 200Ha. Segundo o economista, o impacto negativo da política para as famílias brasileiras é gigantesco, sendo que 32,3% dos trabalhadores brasileiros estão no

agronegócio e que, dentro dessa porcentagem, 42,7 está vinculada diretamente à agropecuária, com predominância de empregos na indústria, comércio e serviço.

Armando da Rocha Castelar Pinheiro, representando a Confederação Nacional da Indústria, explicou que $\frac{3}{4}$ dos transportes no Brasil (à exceção do minério de ferro) ocorre pela via rodoviária, demonstrando o impacto da questão na economia nacional. Para o professor, o tabelamento reduzirá o potencial de desenvolvimento da economia, inviabilizará transações que fazem sentido econômico, motivando o embarcador a procurar outros modais ou a adquirir frota própria. Tendo em vista que o tabelamento atingirá, principalmente, os

itens da cesta básica, o custo ficará proporcionalmente com os consumidores mais pobres, com o risco de incentivo à informalidade de quem não pode arcar com a tabela. Para a CNI, a política pública deveria ser bem pensada, mas não foi, sendo que o número de tabelas editadas e revogadas pela ANTT em um curtíssimo espaço de tempo demonstra a impossibilidade de adoção da política.

Luiz Henrique Baldez, também falando em nome da CNI, afirmou que o tabelamento desorganizou um mercado de competição perfeita, criando-se uma política pública contra o interesse dos consumidores. Segundo dados da CNT, há no mínimo 70 variáveis no custo do frete em cada unidade da federação para cada uma das 10.000 espécies de produtos agrupados em 99 capítulos do NCM.

O presidente da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, Diumar Daléo Cunha Bueno ponderou que os caminhoneiros autônomos, que representam 50% da força de transporte, não possuem condições de negociar frete. Expôs informações sobre a intermediação do frete entre agenciadores e transportadoras, em detrimento do autônomo.

Superintendente-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Alexandre Cordeiro Macedo expôs que há décadas o CADE trata da questão de tabelamento de preços, condenando tais atos em mais de 150 vezes. Conforme afirmado, a coletividade é titular da defesa da concorrência, sendo prejudicada com o aumento dos preços dos produtos e diminuição de empregos. Apesar

de não se subsumir à definição legal, a política de tabelamento é muito parecida com o modelo de cartel.

Finalmente, Carlos Alberto Litti Dahmer, falando em nome do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga do Rio Grande do Sul, finalizou as apresentações com um discurso de apelo emocional, mas citando informações como a suposta ausência de repasse do aumento dos produtos derivados do leite aos produtores pelo Grupo Lactalis, bem como que o sindicato encaminharia todas as denúncias recebidas sobre empresas que não estariam observando a tabela aos órgãos competentes.

Ao encerrar a audiência pública, o Ministro Fux afirmou que manteria suspensas as

ações em instâncias inferiores e que remeteria ao plenário do STF as ações para julgamento colegiado, de forma a solucionar a tensão de dois princípios – livre iniciativa e valores sociais do trabalho -, previstos ambos no mesmo inciso IV do artigo 1º da Constituição Federal.

A tendência, ao que nos parece, é que a resposta da Corte Suprema não será breve, prevalecendo o tabelamento e a insegurança jurídica no meio do caminho.

7. DAS DECISÕES JUDICIAIS QUE SUPERAM A SUSPENSÃO DETERMINADA PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

Com a edição da Lei nº 13.703/2018, surgiu no meio jurídico uma nova tese para afastar, provisoriamente, a tabela de fretes fixada na Resolução ANTT nº 5820/2018.

Isso porque referida medida, atualizada pela Resolução nº 5827, foi editada à luz da Medida Provisória então em vigor.

Supervenientemente, adveio a Lei nº 13.703/2018 que, em seu artigo 5º exige a edição de uma nova resolução, observando-se procedimento previsto no subsequente artigo 6º.

Ocorre que desde a conversão da Medida Provisória em lei, nova tabela não foi editada, razão pela qual a tabela então vigente encontra-se em desacordo com a novel determinação.



Tal fato também afastaria a determinação de suspensão das ações pelo Supremo Tribunal Federal, uma vez que quando da decisão do Ministro Fux tal fato não teria (nem poderia ter sido) considerado.

Noticiou a mídia o deferimento de ao menos três liminares em favor de empresas de setores diversos, decisões essas que, em suma, determinaram à ANTT a abstenção de exigência e/ou aplicação de qualquer sanção pela inobservância dos preços fixados na Resolução nº 5820/2018, atualizada pela Resolução 5827.

8. RESOLUÇÃO ANTT

Nº 5.833/2018

Em 09 de novembro de 2018 foi publicada no Diário Oficial da União a Resolução ANTT nº 5.833/2018, que acrescentou o artigo 3º-B à resolução ANTT nº 5.820/2018.

A alteração estabeleceu valores de multa em caso de descumprimento da política de preços mínimos de frete aos contratantes (de R\$ 550,00 a R\$ 10.500,00), aos transportadores (R\$ 550,00). Aos responsáveis por anúncios de ofertas para contratação de transporte (R\$ 4.975,00) e a qualquer desses intervenientes que venham a obstruir ou dificultar a fiscalização (R\$ 5.000,00).

Além disso, de grande relevância foi a previsão do parágrafo segundo do precitado artigo, que estabeleceu a possibilidade de fiscalização eletrônica do

cumprimento da política, seja através do confronto de dados constantes em conhecimento de transporte, documentos fiscais relacionados ou do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT).

Essa possibilidade decorre diretamente da insuficiência de estrutura física e de pessoal por parte da ANTT para a fiscalização in loco, conforme já adiantado por seu diretor quando da realização da audiência pública.



9. A BREVE SUSPENSÃO DA APLICAÇÃO DAS MULTAS PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

Após novo pedido de tutela provisória de urgência por parte da CNA, às vésperas do recesso forense do Poder Judiciário, em 06 de dezembro de 2018, o Ministro Luiz Fux suspendeu a cobrança de multas, pela ANTT, em caso de descumprimento da tabela de frete.

A decisão causou reação imediata em diversas entidades de caminhoneiros autônomos, que prometeram articular nova paralisação nacional em razão da suspensão da imposição de multas.

Em pedido de reconsideração, a Advocacia-Geral da União destacou que a política nacional de pisos mínimos, que



culminou na resolução da ANTT que fixou as penalidades, assegurou o estado de normalidade nas rodovias do Brasil após a paralisação de maio.

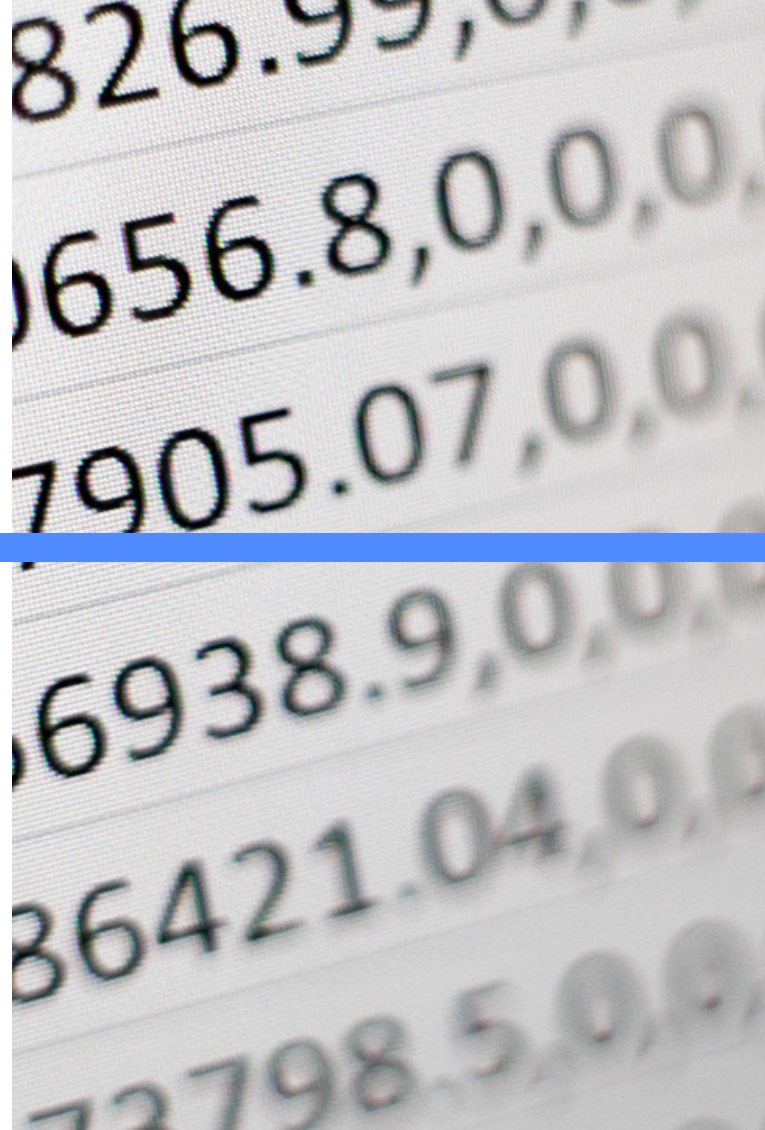
Assim, após uma semana da decisão de suspensão, o Ministro Luiz Fux revogou aquela, voltando a vigor a aplicação de penalidades em caso de descumprimento da tabela de frete.

10. RESOLUÇÃO ANTT Nº. 5.839/2019

Atendendo ao quanto determinado pelo artigo 5º, §1º da Lei nº 13.703/2018, a ANTT editou e publicou no Diário Oficial da União de 18 de janeiro de 2019 a Resolução ANTT nº 5.839/2019.

Em suma, a resolução altera o anexo II da Resolução nº 5.820/2018, fixando novos valores mínimos da tabela de frete.

A nova tabela deverá vigorar até julho de 2019, quando o órgão divulgará os novos preços para o segundo semestre do ano.



11. RISCOS E PERSPECTIVAS

Quanto à continuidade da política, as decisões jurídicas e políticas a serem tomadas são verdadeiras incógnitas.

O Supremo Tribunal Federal poderá, sob argumentos de segurança jurídica e pacificação social, afastar-se dos motivos de flagrante inconstitucionalidade e julgar improcedentes os pedidos das Ações Diretas de Inconstitucionalidade.

Por sua vez, a política a ser adotada pelo novo Presidente da República ainda é incerta. Ao passo em que o tabelamento do frete vai de encontro à agenda liberal de sua equipe técnica, membros do governo já se pronunciaram sobre harmonizar a existência da política de preços mínimos com o mercado.



Exemplo dessa indefinição ocorreu nos autos da própria ADI 5956. Em 14 de janeiro de 2019, a Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência, órgão subordinado ao Ministério da Economia, enviou ofício ao STF criticando o tabelamento de frete e chamando os participantes do movimento paredista de "conspiradores".

Logo após a divulgação da notícia, em 25 de janeiro, o Ministério da Economia informou a exoneração dos técnicos responsáveis pela edição do documento e seu envio ao STF. Ainda no dia 25 de janeiro, o recém empossado Advogado-Geral da União, André Luiz de Almeida Mendonça, peticionou ao STF requerendo fosse reafirmada a eficácia das liminares proferidas em junho de 2018, inclusive para processos judiciais posteriores a Lei nº. 13.703/2018, estendendo essa eficácia se necessário.

Notadamente com a edição da Resolução ANTT nº. 5.833/2018, tornou-se mais tangível a responsabilização administrativa de qualquer interveniente no serviço de transporte rodoviário contratado em desacordo com a "Tabela de Fretes".

Tanto empresas produtoras e comercializadoras quanto empresas de logística que se valem da contratação de motoristas avulsos poderão ser responsabilizadas enquanto "contratantes" ou "responsáveis por anúncio".

Ainda, entendemos que a resolução possibilita a responsabilização do próprio motorista autônomo que se submete a realizar o frete abaixo da tabela, na qualidade de "transportador", dada a módica multa estabelecida no inciso II do artigo 3º-B da Resolução ANTT nº. 5.820/2018.

Finalmente, ainda que a política nacional de preços mínimos de frete tenha sido, incontestavelmente, editada para a proteção do transportador autônomo, visando ao equilíbrio negocial entre este e as grandes

transportadoras, indústrias e produtoras, de forma mediata, embora contestável do ponto de vista antitruste, é possível sustentar que as empresas de transporte com frota própria também devam observar a tabela de frete mínimo, de forma a não tomar mercado atualmente ocupado pelos transportadores autônomos, bem como garantir a própria competitividade entre autônomos e empresas de transporte.

É inegável, assim, que empresas de logística e seus contratantes devem estar tecnicamente assessorados em todas as etapas da contratação do serviço, de forma a prevenir a realização de um passivo indesejado.



[WWW.LINKEDIN.COM/COMPANY/ADVOCACIA-RUY-DE-MELLO-MILLER](https://www.linkedin.com/company/advocacia-ruy-de-mello-miller)