Tabela de frete: a caminho de precedente em gestação legislativa

Além de paralisar o país por cerca de dez dias, a recente greve dos caminhoneiros, por seus resultados, fez com que os três Poderes da república se apressassem, dentro de suas competências, para encontrar soluções e minimizar a crise.

Buscar saídas no calor das circunstâncias nem sempre resulta em soluções jurídico-econômicas viáveis e duradouras.

No afã de encontrar rápida solução, o Poder Executivo baixou a Medida Provisória 832/2018, que instituiu a política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas no território nacional e determinou à Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) que regulasse, por resolução, a matéria. Os desencontros relativos às resoluções da ANTT ficaram muito claros, tanto pelo vaivém das diversas resoluções quanto pelas ações judiciais intentadas em todo o território nacional[1].

Por sua vez, o Poder Judiciário está obrigado à prestação jurisdicional e deverá pronunciar-se a respeito da constitucionalidade da medida provisória, das resoluções da ANTT e, até mesmo, da lei, caso venha a ser sancionada.

O curso de ação escolhido pelo ministro Luiz Fux, relator no STF das ações diretas de inconstitucionalidade, determinou a suspensão dos processos judiciais, individuais ou coletivos, em curso nas demais instâncias do Judiciário que envolvam a inconstitucionalidade ou suspensão de eficácia da Medida Provisória 832/2018 e da Resolução 5.820/2018 da ANTT, que regulamentou a referida MP. O ministro relator requereu e obteve informações a respeito da medida provisória de diversos órgãos (Ministério da Fazenda, Advocacia-Geral da União, Conselho Administrativo de Defesa Econômica e da ANTT).

Durante um prazo relativamente longo, coadjuvado estrategicamente pelo recesso do Poder Judiciário, vem-se dando fôlego à solução escolhida pelo Executivo.

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

Na sequência das audiências realizadas pelo ministro relator, a próxima realizar-se-á em 27 de agosto, reunindo representantes da Advocacia-Geral da União, do Ministério dos Transportes, da ANTT, Associação do Transporte Rodoviário de Carga do Brasil, Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil, Confederação Nacional da Indústria, Confederação Nacional dos Transportes Autônomos, Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Secretaria de Promoção da Produtividade e Advocacia da Concorrência (antiga Seae).

Por seu turno, o Poder Legislativo Federal tem sido pressuroso e célere para fazer com que a referida medida provisória se transforme em lei, antes mesmo do recesso parlamentar de julho.

Diante de tais fatos, a atuação dos três Poderes tem se direcionado para encontrar a solução jurídica mais adequada para a crise, almejando a normalização da situação e afastando a possibilidade de novas turbulências.

Os impactos econômicos da paralisação prejudicaram e ainda prejudicam, de sobremaneira, alguns setores produtivos e o mercado consumidor que sentem o recrudescimento dos efeitos inflacionários. Nesse embate não há vencedores, pois todos perderam, inclusive os caminhoneiros.

É fundamental, entretanto, não se fazer tábula rasa dos princípios constitucionais, dentre os quais o princípio da livre-iniciativa e da livre concorrência, sob o argumento de resolver problema, pois poderão eles ser agravados.

Muito provavelmente, o receio de que a problemática possa se reacender explique a inusitada harmonização coreográfica tão afinada de que vem fazendo parte os três Poderes, incomum na história brasileira.

Essa espera de que possa surgir uma solução consensual para o problema não parece ser possível nem provável.

As presentes circunstâncias devem-se, de um lado, a uma sucessão, ao longo dos tempos, de políticas governamentais erradas e, de outro, à demora em perceber que uma tempestade de vulto estava sendo formada.

O capítulo mais recente da presente questão acaba de se encerrar na Câmara das Deputados, que aprovou a MP e a encaminhou para apreciação do Senado Federal.

O respectivo projeto de lei de conversão permitirá à ANTT fixar valor mínimo para o frete no transporte rodoviário. Tal fixação dos pisos mínimos de frete deverá ser pautada por elementos técnicos e contar com a participação de representantes de distintos setores: contratantes dos fretes, cooperativas, sindicatos de empresas de transportes, transportadores autônomos e embarcadores de mercadoria.

O valor do frete deverá ser definido em âmbito nacional, de forma a refletir os custos reais do transporte, especialmente os relacionados ao valor do óleo diesel e das tarifas de pedágio. Deverá ser levado em consideração, igualmente, o quilômetro rodado por eixo carregado, as distâncias e as especificidades das cargas (carga geral, a granel, de frigorífico, perigosa ou neogranel). De acordo com tais variantes, a

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.

ANTT deverá explicitar os cálculos para obtenção de valores mínimos relativos ao frete.

A tabela de frete será publicada em janeiro e em julho de cada ano. Entretanto, havendo variação superior a 10% no preço de mercado do óleo diesel, a maior ou a menor, deverá ser publicada uma nova.

É de se ressaltar a impossibilidade de se diminuir, por meio de negociação, os valores estabelecidos pela ANTT. Afastou-se a possibilidade de se estabelecer negociações com preços inferiores aos tabelados.

No referido relatório há previsão de anistia de multas e sanções, tanto as previstas no Código Brasileiro de Trânsito quanto aquelas provenientes de decisões judiciais, aplicadas aos caminhoneiros e às empresas transportadoras.

Verificação, mesmo que perfunctória, dos termos de aprovação da MP 832/2018 na Câmara dos Deputados demonstra contrariedade aos princípios constitucionais da livre-iniciativa e da livre concorrência. É obvio que lei aprovada nesses termos possa vir a ser declarada inconstitucional pelo STF. Face à suspensão de ações contrárias distribuídas na Justiça brasileira e ao retardo no pronunciamento do Judiciário, as expectativas das várias partes envolvidas só tendem a aumentar, mormente em razão do eventual “fato consumado” legislativo.

Se aprovada a legislação em comento e tida como constitucional pelo STF, fatalmente abrir-se-á ampla avenida para o ressurgimento do tabelamento no Brasil, com todas as suas perniciosas consequências econômicas e sociais.

[1] Ver Rodas, João Grandino. “Tabela de preço mínimo do frete é ineficaz, ilegal e deletéria”. **Revista Eletrônica ConJur**, 14 de junho de 2018).

Date Created
12/07/2018

2023 - www.conjur.com.br - Todos os direitos reservados.