

Tabela de preços de frete só é legal se servir apenas de referencial



João Grandino Rodas
Advogado, economista e professor

Dentre as leis que modificaram a Lei de Introdução ao Código Civil

(Decreto-Lei nº 4.657/1942), duas se destacam: (i) a Lei 12.376/2010 que modificou sua nomenclatura para Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB); e (ii) a Lei 13.655/2018 que incluiu “disposições sobre segurança jurídica e eficiência na criação e na aplicação do direito público”. As modificações aportadas nas quase oito décadas de vigência não alteraram sua natureza de *lex legum*, superdireito ou sobredireito. Embora tendo suas normas natureza de lei ordinária, elas condicionam a edição e a aplicação de todas as normas jurídicas brasileiras.

Disposição existente na Lei de Introdução, desde sua emissão em 1942, refere-se ao instituto da repristinação (“re” prefixo latino que dá a ideia de volta à forma original; e *pristinus*, adjetivo, também de idêntica origem, que significa antigo, anterior):

“Art. 2º Não se destinando à vigência temporária, a lei terá vigor até que outra a modifique ou revogue.

§ 3º Salvo disposição em contrário, a lei revogada não se restaura por ter a lei revogadora perdido a vigência”.

A palavra “lei” nesse dispositivo é utilizada em sentido lato, abrangendo todas as espécies de legislação, incluindo a administrativa, como, por exemplo, a resolução. Inexiste fundamento para excluir dessa determinação genérica as legislações de cunho administrativo, como querem alguns. Não cabe ao interprete diferenciar onde a lei não o faz. Tanto mais que, em se desejando repristinar, basta o legislador fazer uma simples menção.

Consoante a letra do dispositivo acima, a regra geral é a lei revogada não se restaurar, em razão da revogação da lei que a havia abolido. Há uma exceção, contudo: ela volta a vigor, em caso disposição expressa nesse sentido. Sendo clara a letra da lei, não cabe a utilização de outros métodos



hermenêuticos. *Interpretatio cessat in claris.*

A estratégia do Executivo para acabar com a paralisação dos caminhoneiros compreendeu também, e erradamente, a instituição de política de preços mínimos obrigatórios do transporte rodoviário de cargas, em todo território nacional, materializada na Medida Provisória 832, de 27 de maio de 2018. Em obediência a essa MP, a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) publicou a resolução 5.820/2018, que entrou em vigor, na forma de seu artigo 4º, no dia de sua publicação, em 30 de maio de 2018, estabelecendo tabela vinculante com preços mínimos relativos ao quilômetro rodado na realização de fretes.

Essa resolução trouxe dois anexos; constando do primeiro, colocações mais gerais; do segundo, as tabelas de preços mínimos. Em razão das fortes críticas provindas de setores da economia, no sentido de que a tabela havia elevado o preço corrente do frete, a ANTT exarou a resolução 5.821/2018, uma semana após a anterior, que diminuiu os referidos preços; e cujo artigo 1º alterou a resolução 5.820, substituindo seus anexos I e II. O anexo I continuou a reproduzir generalidades, enquanto o anexo II trouxe uma tabela bem mais elaborada do que a constante na resolução precedente. Ademais, no artigo 2º, acrescentou à resolução 5.820, os artigos 2º-A, 2ºB, 3ºA e 3ºB. Sabe-se que os anexos trazidos por diplomas legais, entre os quais as resoluções, possuem grande importância, pois representam, muitas vezes, o próprio fulcro e razão de ser dos referidos diplomas. A resolução 5.821 foi, *incontinenti*, revogada pela resolução 5.822/2018, datada de 8 de junho, e, em vigor, desde sua publicação, no dia 11 de junho de 2018.

Ressalte-se que os dois parágrafos dessa resolução são extremamente sucintos. O primeiro apenas revoga a resolução 5.821; enquanto que o segundo determina sua entrada em vigor na data de sua publicação. Em nenhum momento diz que a resolução 5.820 volta a vigorar. Dessa forma, não se pode asseverar que entra no âmbito da exceção do parágrafo 3º, do artigo 2º, da LINDB; isto é, que tenha sido reprimada.^[1]

Com a entrada em vigor da resolução 5.821, a resolução 5.820 passou a vigorar com as alterações feitas por esta. Por seu turno, a resolução 5.822 revogou a resolução 5.821. Pergunta-se: tal revogação abrange ou não a resolução 5.820?

Tendo em vista que a res. 5.821, embora em nenhum momento fale em revogar a res. 5.820, mas, simplesmente, em “alterá-la”, na verdade, amalgamou-se intimamente à res. 5.820, de modo a fazer impossível uma repriminação, mesmo que esse instituto fosse permitido no direito brasileiro.

Assim, no dia da entrada em vigor da res. 5.822 – em 11 de junho de 2018 –, a res. 5.820 não voltou a vigorar com seus dispositivos originais, mormente, por não ter havido menção nesse sentido na res. 5.822, como realçado acima. Se o legislador administrativo desejasse restaurar a res. 5.820, bastaria ter havido uma simples observação.

Por serem a MP e seu corolário submissíveis ao Poder Judiciário, em razão do artigo 5º, inciso XXV, da Constituição, dezenas de ações foram ajuizadas em todo o território nacional.

O ministro Luiz Fux, relator no STF da ADI 5.956, no entanto: (i) houve por bem suspender “todos os



processos e efeitos de decisões liminares em todo o território nacional, que envolvam a inconstitucionalidade ou suspensão de eficácia da MP 832 de 2018 ou da Resolução 5.820, de 30 de maio de 2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)” e; (ii) optou por requerer informações das autoridades envolvidas; bem como por designar audiências preliminares (dias 20 e 28 de junho de 2018) e audiência pública (para dia 27 de agosto de 2018).

Ao que tudo indica, decisão do STF que venha a dirimir a questão, muito provavelmente não será imediata. Por outro lado, as discussões havidas parecem gravitar simplesmente em torno de tabela de preços, inobstante, exsurja, da Constituição, e das leis da República, clara proibição dessa maneira obrigatória de fixação de preços (quando muito, seria legal tabela apenas referencial). Se, de um lado, pode parecer benéfico reconhecer *si et in quantum* a validade da resolução 5.820; por outro, a procrastinação em decidir sobre tal validade, favorece o entendimento de que as partes, para dirimir o conflito, deveriam conceber uma tabela de preços entre si, para eventual homologação judicial.

Não se olvide, entretanto, que face à não existência de reprimenda da resolução 5.820, pode-se estar perante vácuo, ou seja, não mais figurar em nosso ordenamento a tabela adjeta à tal resolução. Cabe ao STF afastar, com prudência, mas com brevidade, essa grave insegurança jurídica, cuja continuação poderá trazer sérias consequências.

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

Meta Fields