



Confederação Nacional da Indústria

EXCELENTÍSSIMO SENHOR MINISTRO LUIZ FUX, RELATOR DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5964, DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

A CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI), tendo em vista a publicação no DOU de hoje, dia 09/08/2018, da lei 13.703, de 8 de agosto de 2018, fruto da convenção da MPV 832/2018, objeto desta ADI, vem, respeitosamente, promover o **ADITAMENTO** à petição inicial, para que essa lei passe a integrar o objeto da ação, essencialmente por manter e agravar as inconstitucionalidades apontadas na inicial, em especial, as normas que estabelecem o tabelamento obrigatório de preços mínimos de frete, conforme se verifica do seu inteiro teor, abaixo reproduzido:

“LEI No 13.703, DE 8 DE AGOSTO DE 2018

Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Art. 2º A Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado.

Art. 3º Para fins do disposto nesta Lei, entende-se por:



Confederação Nacional da Indústria

I - carga geral: a carga embarcada e transportada com acondicionamento, com marca de identificação e com contagem de unidades;

II - carga a granel: a carga líquida ou seca embarcada e transportada sem acondicionamento, sem marca de identificação e sem contagem de unidades;

III - carga frigorificada: a carga que necessita ser refrigerada ou congelada para conservar as qualidades essenciais do produto transportado;

IV - carga perigosa: a carga ou produto que seja perigoso ou represente risco para a saúde de pessoas, para a segurança pública ou para o meio ambiente; e

V - carga neogranel: a carga formada por conglomerados homogêneos de mercadorias, de carga geral, sem acondicionamento específico cujo volume ou quantidade possibilite o transporte em lotes, em um único embarque.

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.

§ 1º Os pisos mínimos de frete deverão refletir os custos operacionais totais do transporte, definidos e divulgados nos termos de regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com priorização dos custos referentes ao óleo diesel e aos pedágios.

§ 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. (incluído)

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.

§ 1º A publicação dos pisos e da planilha a que se refere o caput deste artigo ocorrerá até os dias 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, e os valores serão válidos para o semestre em que a norma for editada.

§ 2º Na hipótese de a norma a que se refere o caput deste artigo não ser publicada nos prazos estabelecidos no § 1º, os valores anteriores permanecerão válidos, atualizados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou por outro que o substitua, no período acumulado.

§ 3º Sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 10% (dez por cento) em relação ao preço



Confederação Nacional da Indústria

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.

§ 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.

§ 5º A norma de que trata o **caput** deste artigo poderá fixar pisos mínimos de frete diferenciados para o transporte de contêineres e de veículos de frotas específicas, dedicados ou fidelizados por razões sanitárias ou por outras razões consideradas pertinentes pela ANTT, consideradas as características e especificidades do transporte.

§ 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. (incluído)

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.

Art. 7º 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.

Parágrafo único. O documento de que trata o **caput** deste artigo, com o devido registro realizado perante a ANTT, na forma de regulamento, será de porte obrigatório pelo motorista do veículo durante o transporte.

Art. 8º Respondem subsidiariamente pelo pagamento da indenização a que se refere o § 4º do art. 5º, os responsáveis por anúncios de ofertas de frete em valores inferiores aos pisos mínimos estabelecidos na forma desta Lei.

Art. 9º (VETADO).

Art. 10. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de agosto de 2018; 197º da Independência e 130º da República.”



Confederação Nacional da Indústria

A lei de conversão da MPV 832/2018 patrocina as mesmas inconstitucionalidades apontadas na inicial, pois manteve praticamente a redação dos dispositivos impugnados na presente ação, que estabelecem tabelamento obrigatório dos preços de frete. Veja-se:

a) Os artigos 1º, 4º e 5º da Lei 13.703/2018 instituem um tabelamento de preços mínimos, vinculante para o transporte rodoviários de cargas, em âmbito nacional (tais dispositivos correspondem aos artigos. 1º, 4º e 5º da MP 832/2018);

b) O artigo 5º, da Lei 13.703/2018 confere competência à ANTT para a execução da política mediante a publicação de tabela com os preços mínimos referentes ao quilometro rodado na realização de fretes, por eixo carregado (corresponde ao art. 5º da MP 832/2018);

c) O § 4º do artigo 5º da Lei 13.703/2018 determina que os preços fixados na tabela da ANTT têm natureza vinculativa e que a sua não observância sujeitará o infrator a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago (corresponde ao § 4º do art. 5º da MP 832/2018);

d) O § 1º do art. 4º da Lei 13.703/2018 determina que na fixação dos preços mínimos serão considerados, prioritariamente, os custos do óleo diesel e dos pedágios (corresponde ao art. 7º da MP 832/2018).

Mas a Lei 13.703/2018 não se limita a reproduzir as inconstitucionalidades da MPV 832/2018. Ela foi além e introduziu duas novas normas inconstitucionais, que também merecem ter essa pecha declarada por esse Supremo. São elas: o § 2º do art. 4º e o § 6º do artigo 5º.

O § 2º do artigo 4º veda expressamente a celebração de qualquer acordo ou convenção individual ou coletiva que representem a prática de valores inferiores aos pisos mínimos de frete estabelecidos na lei, mesmo que a celebração se dê por iniciativa de entidade de representação de qualquer natureza.



Confederação Nacional da Indústria

Note-se que o dispositivo mencionado, além de reforçar o caráter vinculante do tabelamento do frete, incidindo nas inconstitucionalidades já apontadas na inicial, afronta diretamente o art. 7º, inciso VI, XIII e XXVI da Constituição.

A opção legislativa ora impugnada vai na contramão da recente reforma trabalhista que reconhece e valoriza as convenções e acordos coletivos, inclusive em pontos centrais dos direitos trabalhistas, tais como a irredutibilidade salarial e o aumento da jornada, desde que, por óbvio, respeitados os patamares mínimos fixados na própria reforma e no acórdão desse Supremo Tribunal Federal no RE RG 590.415/SC, proferido em sede de repercussão geral.

Apenas lembrando, foi nesse RE 590.415 que o Tribunal reconheceu a autoaplicabilidade e a eficácia imediata dos acordos e convenções coletivas para todas as categorias, pois a Constituição teria prestigiado a negociação coletiva e a autocomposição dos conflitos trabalhistas.

Nem a Constituição nem a reforma trabalhista distinguiram qualquer categoria para o fim de excluí-las da negociação coletiva, como faz, agora, § 2º do artigo 4º da Lei 13.703/2018, em afronta ao princípio da igualdade (art. 5º, *caput*, da CF). Não há, portanto, distinção plausível ou razoável para se afastar a possibilidade de acordos e convenções coletivas à categoria dos caminhoneiros frente às demais.

Tal vedação prejudica e enfraquece a própria categoria, que ficará impedida de se utilizar desses instrumentos que permitem aos interessados a regulação direta de suas relações de trabalho, de acordo com a sua autodeterminação, considerando as exigências sociais e econômicas do momento e do mercado de trabalho, com vistas a proteger postos de trabalho e os contratos em momentos de crise.

Já o § 6º do art. 5º foi incluído pelo Congresso Nacional, em patente vício de iniciativa, pois estabelece verdadeira ingerência na organização administrativa federal, 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



Confederação Nacional da Indústria

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 seriam essas. Ficarão estas 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.

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 Lei 13.703/2018, fruto da conversão da MPV 832/2018;

b) seja concedida 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 e, agora, pela Lei 13.703/2018, Resolução ANTT nº 5820/2018, Resolução ANTT nº 5821/2018 e Resolução ANTT nº 5822/2018, bem como de toda e qualquer nova resolução que a ANTT vier a editar sobre a questão

c) declarada a inconstitucionalidade total da MP 832/2018 e da sua respectiva lei de conversão, a Lei 13.703/2018, inclusive do § 2º do seu art. 4º e do § 6º do seu artigo 5º, estes por violação aos artigos 5º, caput, 7º, inciso VI, XIII e XXVI, e aos artigos 61, § 1º, II *b* e 5º, inciso XXXIX, todos da Constituição,

d) por arrastamento, a declaração de inconstitucionalidade da Resolução ANTT nº 5820/2018, da Resolução ANTT no 5821/2018 e da Resolução ANTT no 5822/2018, e de todo o seu complexo normativo, por arrastamento, inclusive das resoluções que



Confederação Nacional da Indústria

virem a ser editadas pela ANTT sobre a questão, as quais ensejarão os devidos aditamentos à inicial;

e) sucessivamente, a interpretação conforme à Constituição da MPV 832/2018, em especial dos seus artigos 1º, 2º, 4º e seu § 2º, 5º e seu § 4º, 6º e art. 7º; da Lei 13.703/2018 fruto da sua conversão, da Resolução no 5820/2018, com ênfase no seu artigo 1º; da Resolução ANTT no 5821/2018 e da Resolução ANTT no 5822/2018, 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.

f) sejam ratificados todos os demais argumentos e requerimentos realizados na inicial desta ADI.

Termos em que,
pede deferimento.

Brasília, 9 de agosto de 2018

CHRISTINA AIRES CORRÊA LIMA
OAB/DF 11.873

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