

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:

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.

Objetivo da lei é criar uma política nacional que estabelece preço mínimo para o frete rodoviário de cargas.

É uma medida de intervenção estatal que fere diretamente o princípio constitucional da livre concorrência

A lei estabelece que os distintos custos da operação do transporte deverão ser considerados no cálculo frete mínimo, dando-se prioridade ao valor do óleo diesel e dos pedágios na regulamentação da ANTT. Porém, tornar a prescrição legal justa para todos será tarefa impossível, pois cada contrato possui peculiaridades que serão desconsideradas. Por exemplo, como determinar se há ou não frete de retorno dada a sazonalidade de mercados e da liberdade de escolha do próprio caminhoneiro. Veja também art. 5º.

A proibição da livre pactuação de preço é inconstitucional e fere o princípio da igualdade. Nem a Constituição, nem a reforma trabalhista excluem qualquer categoria da negociação coletiva. Não há distinção plausível ou razoável para se afastar a possibilidade de acordos e convenções coletivas à categoria dos caminhoneiros frente às demais.

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 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.**

Além dos custos da operação de transporte, a quilometragem por eixo carregado e o tipo de carga deverão ser considerados na fixação do valor mínimo do frete pela ANTT. Como tratar então os setores e fretes que são negociados por volume? O texto é vago e tem gerado muitas incertezas sobre como será a metodologia para os cálculos de piso mínimo.

É obrigatória a contratação de frete por valor igual ou superior ao estabelecido na tabela de preços da ANTT. Caso o contratante do serviço de frete não pratique a determinação legal, ele poderá ser condenado a pagar uma indenização ao caminhoneiro transportador, cujo valor corresponderá a duas vezes a diferença entre o valor pago e o que seria devido. A lei trouxe uma insegurança jurídica ao não instituir um prazo de carência para contratos em vigor.

Observe que Congresso anistiou a cobrança de multas até o dia 19 de julho, o que demonstra a presunção de legalidade da Resolução 5.820 da ANTT (tabela de preços em vigor), o que impõe a sua suspensão imediata.

O dispositivo propõe medida com vício de iniciativa. Esse ponto contraria o artigo 5º da Constituição, segundo o qual só pode haver pena com prévia cominação legal. É a lei que determina quais medidas e penas seriam essas, não a regulamentação da ANTT.

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;

MICHEL TEMER
ANA PAULA VITALI JANES VESCOVI
HERBERT DRUMMOND
ESTEVES PEDRO COLNAGO JUNIOR
ELISEU PADILHA
GRACE MARIA FERNANDA MENDONÇA

A composição do fórum participativo ainda será regulamentada pela ANTT, que deve priorizar a capacidade técnica para desenvolvimento qualitativo do debate, evitando decisões puramente ideológicas.

A exigência significa mais um custo burocrático que será repassado ao consumidor. Além disso, tanto a operacionalização quanto a fiscalização serão difíceis de serem cumpridas.