

REDE DE ENSINO DOCTUM
CURSO DE DIREITO
UNIDADE DE VILA VELHA/ES

Itamar Firmino da Guarda
Hildefonso Neto de Oliveira
Evilásio de Oliveira Souza Júnior

**"A Constitucionalidade do Piso Mínimo de Frete e a Lei n.º 13.703/2018: Análise
Jurídica e Impactos no Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil"**

Vila Velha/ES
2024

Itamar Firmino da Guarda
Hildefonso Neto de Oliveira
Evilásio de Oliveira Souza Júnior

**"A Constitucionalidade do Piso Mínimo de Frete e a Lei n.º 13.703/2018: Análise
Jurídica e Impactos no Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil"**

Trabalho de Conclusão apresentado ao curso de Direito da Rede de Ensino Doctum, Unidade de Vila Velha/ES, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Doutor João Guilherme Gualberto Torres

Vila Velha/ES
2024

Itamar Firmino da Guarda
Hildefonso Neto de Oliveira
Evilásio de Oliveira Souza Júnior

**"A Constitucionalidade do Piso Mínimo de Frete e a Lei n.º 13.703/2018: Análise
Jurídica e Impactos no Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil"**

Trabalho de Conclusão apresentado ao curso de Direito da Rede de Ensino Doctum, Unidade de Vila Velha/ES, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Aprovada em 17 de dezembro de 2024.

BANCA EXAMINADORA

Professor João Guilherme Gualberto Torres

Rede de Ensino Doctum – Unidade de Vila Velha/ES

Professor Cristiano Mello

Rede de Ensino Doctum – Unidade de Vila Velha/ES

Professora Aline Valle

Rede de Ensino Doctum – Unidade de Vila Velha/ES

Eu, **Itamar Firmino da Guarda**, dedico o presente trabalho a toda a minha família, em especial à minha mãe e ao meu pai. De forma ainda mais especial, dedico também à minha esposa, Valnice Aparecida Roque, e aos meus filhos, José Victor Roque da Guarda e João Gabriel Roque da Guarda. Dedico, ainda, ao meu eterno professor da vida, Dr. Péricles Victor Guerreiro (in memoriam), por ser minha estrela guia.

Eu, **Hildefonso Neto de Oliveira**, dedico todo esse trabalho aos meus pais, minha esposa e a todos os colegas e amigos que fiz durante o curso, pois é graças a toda ajuda e esforço que hoje posso concluir o meu curso.

Eu, **Evilásio de Oliveira Souza Júnior**, dedico esse trabalho aos meus pais, Evilásio de Oliveira Souza e Ana Maria Craveiro Souza (in memoriam), em especial a minha querida Mãe, que sempre me pediu para fazer o Curso de Direto.

AGRADECIMENTO

Agradecemos, primeiramente, a Deus, por nos iluminar e conceder a proteção divina, às nossas famílias, que sempre estiveram ao nosso lado. Aos nossos familiares, que foram nosso alicerce em um período de constantes desafios e adaptações. Aos nossos amigos, que nos fizeram sentir acolhidos durante todos os momentos da graduação. E, por fim, agradecemos aos nossos queridos professores, em especial ao nosso orientador, João Guilherme, que foi um exemplo de dedicação e inspiração. Obrigado!

RESUMO

O presente trabalho analisa a constitucionalidade da Lei n.º 13.703/2018, que institui uma política de piso mínimo para o frete no transporte rodoviário de cargas no Brasil. A medida foi inovadora ao estabelecer condições justas de trabalho e garantir maior previsibilidade para os caminhoneiros autônomos.

São investigados os impactos econômicos da lei no setor de transporte rodoviário de cargas, considerando o aumento dos custos operacionais e as dinâmicas de mercado. O estudo conclui que, embora a Lei n.º 13.703/2018 busque proteger uma categoria profissional e garantir a segurança das operações de transporte por meio de uma remuneração mínima, ela possibilita que os caminhoneiros autônomos mantenham uma renda que compense os custos de transporte, como combustível, pedágios e manutenção do veículo. Essa política contribui para a dignidade e qualidade de vida da categoria dos caminhoneiros autônomos e de suas famílias.

A constitucionalidade da Lei n.º 13.703/2018 deve ser avaliada considerando suas repercussões socioeconômicas e a necessidade de equilíbrio entre a proteção dos caminhoneiros e a liberdade de atuação das empresas. A conclusão desse debate no STF será determinante não apenas para o futuro dos caminhoneiros, mas também para o cenário econômico e competitivo do Brasil, moldando as relações de trabalho e negócios nas próximas décadas.

PALAVRAS-CHAVE: Constitucionalidade da Lei n.º 13.703/2018, Piso Mínimo de Frete, Caminhoneiros Autônomos, Constituição Federal de 1988.

ABSTRACT

This work analyzes the constitutionality of Law No. 13,703/2018, which establishes a minimum floor policy for freight in road freight transport in Brazil. The measure was innovative in establishing fair working conditions and ensuring greater predictability for self-employed truck drivers.

The economic impacts of the law on the road freight transport sector are investigated, considering the increase in operating costs and market dynamics. The study concludes that, although Law No. 13,703/2018 seeks to protect a professional category and guarantee the safety of transport operations through minimum remuneration, it allows independent truck drivers to maintain an income that compensates for transport costs, such as fuel, tolls and vehicle maintenance. This policy contributes to the dignity and quality of life of self-employed truck drivers and their families.

The constitutionality of Law No. 13,703/2018 must be assessed considering its socioeconomic repercussions and the need for a balance between the protection of truck drivers and the companies' freedom of action. The conclusion of this debate in the STF will be decisive not only for the future of truck drivers, but also for Brazil's economic and competitive scenario, shaping work and business relations in the coming decades.

KEYWORDS: Constitutionality of Law No. 13,703/2018, Minimum Freight Floor, Self-Employed Truck Drivers, Federal Constitution of 1988.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	8
2. HISTÓRIA DA CRIAÇÃO DA LEI N.º 13.703, DE 08 DE AGOSTO DE 2018: Paralisação dos Caminhoneiros, Governo Federal, Congresso Nacional, Esalq- Log/USP, ANTT e STF	10
3. A Importância de uma Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas	15
4. Análise das Mudanças e Impactos da Medida Provisória nº 832, datada de 27 de maio de 2018, e da Lei nº 13.703, datada de 08 de agosto de 2018	22
5. Precarização dos Métodos Aplicados para o Reajuste do Piso Mínimo de Frete em Relação aos Gastos Diários com o Transporte de Cargas	24
6. Comparativo dos Preços Mínimos dos Fretes antes da Lei n.º 13.703/2018 e depois da Lei	26
7. STF – Supremo Tribunal Federal: Discussões e Controvérsias sobre a Constitucionalidade da Lei n.º 13.703, datada de 08 de agosto de 2018	28
8. Considerações Finais	31
9. Referências Bibliográficas	34

CAPÍTULO I

1 – INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário de cargas é um setor de fundamental importância para a economia brasileira, representando a principal modalidade de movimentação de mercadorias em um país de dimensões continentais. Garantir condições dignas de trabalho para a categoria dos caminhoneiros e manter uma economia viável para as empresas de transporte são questões centrais. Essas preocupações ficaram evidentes em movimentos de paralisações ocorridas no Brasil, desde 1979, onde expuseram as dificuldades enfrentadas pelos caminhoneiros. As condições operacionais e econômicas desse setor têm sido historicamente desafiadoras, gerando debates jurídicos e econômicos sobre como equilibrar os interesses dos transportadores e dos contratantes de serviços de frete.

A Lei n.º 13.703/2018, que institui uma política de preços mínimos para o transporte rodoviário de cargas, surgiu como resposta a essas demandas, buscando estabelecer um piso mínimo de frete que garantisse pagamentos mínimos aos caminhoneiros e transportadores.

Criada em 08 de agosto de 2018 por meio da Medida Provisória nº 832/2018, a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas foi uma iniciativa do Governo Federal para encerrar a paralisação dos caminhoneiros, que ocorreu entre 21 a 31 de maio de 2018, com duração de 10 dias. O Piso Mínimo de Frete sempre foi a principal reivindicação da categoria dos Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), entre outras demandas.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 7º, inciso IV, que nenhum trabalhador pode receber remunerações inferiores ao salário mínimo. Este dispositivo legal garante que todos os trabalhadores tenham direito a um valor básico que garanta condições dignas de vida, abrangendo as necessidades fundamentais, como alimentação, saúde, educação, lazer e habitação. Portanto o mesmo é válido para o Caminhoneiro Autônomo, onde, ele não pode transportar uma carga, recebendo valor abaixo do piso mínimo de frete.

O transporte rodoviário de cargas no Brasil passou e passa por diversas mudanças de regulamentação, foi estabelecida a Lei nº 10.209/01 que instituiu no Brasil o vale-pedágio obrigatório sobre o transporte rodoviário de cargas; criada a Lei nº 11.442/07 que dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC realizado em vias públicas no território nacional por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e as responsabilidades do transportador; tivemos diversas resoluções envolvendo a antecipação do pedágio (Resolução nº 2.885/08 da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT), o pagamento eletrônico de fretes e o Código Identificador de Operação de Transporte – CIOT (Resolução nº 3.658/11 da ANTT).

Em 2012, foi estabelecida uma nova Lei (nº 12.619/12) que regularizou o exercício da profissão do motorista, principalmente com relação ao tempo da sua jornada de trabalho. Em 2015, pois paralisação dos motoristas, foi sancionada Lei nº 12.619/12 sobre a jornada de trabalho e melhoria nos níveis de preços do óleo diesel.

Em 2015, foi sancionada a nº 13.103/15, que dispõe sobre o exercício da profissão de motoristas, flexibilizando a Lei nº 12.619/12 e fixando um valor único para todas as cargas e condições de estadia.

CAPÍTULO II

2 - HISTÓRIA DA CRIAÇÃO DA LEI N.º 13.703, DE 08 DE AGOSTO DE 2018: Paralisação dos Caminhoneiros, Governo Federal, Congresso Nacional, Esalq-Log/USP, ANTT e STF

Ao longo dos anos, **1979, 1999, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2012, 2015**, várias manifestações ocorreram no Brasil e sempre nas pautas de reivindicações, estava lá, o “Piso Mínimo de Frete”. Com a globalização e o crescimento econômico do País, durante o governo Lula a categoria teve um pequeno reconhecimento, quando da sanção da Lei n.º 11.442, datada de 05 de janeiro de 2007 (Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração e revoga a Lei no 6.813, de 10 de julho de 1980) que garantiu aos caminhoneiros a cobrança da diária por tempo parado, sendo hoje o valor de 2,29 (dois reais e vinte e nove centavos) por tonelada hora, a partir da 5 hora para Carga ou Descarga e dando direito ao caminhoneiro de cobrar pelo descumprimento duas vezes o valor do frete acertado.

Teve uma paralisação em março de 2015 e o Piso Mínimo de Frete na pauta, no entanto desta vez de forma mais consistente, exigiu do Governo da Ex-presidente Dilma Rousseff uma semana de negociações, criação de um grupo formado pelo Governo Federal (Secretaria da Presidência), ANTT, Empresários, Embarcadores, Transportadores e Caminhoneiros Autônomos, para discutirem e propor o tema.

O Governo da Ex-presidente Dilma Rousseff, optou ao invés de um Piso Mínimo de Frete Obrigatório, por um Piso Mínimo de Frete Referencial, pois o Governo Federal, optou pelo Agronegócio e pela Indústria, deixando a Categoria dos Transportadores Autônomos de escanteio. A partir desta decisão, o então Deputado Federal Assis do Couto, protocolou o projeto de Lei do Piso Mínimo Frete (PL nº 528/2015 - Cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas - 03/03/2015 – Apresentado pelo Ex-Deputado Assis do Couto), onde com muita pressão (Caminhoneiros e Caminhões na Esplanada dos Ministérios em Brasília), conseguiram aprovar na Câmara dos Deputados no dia 26/09/2017 e em seguida foi para o Senado Federal, onde recebeu um novo número, que é o Projeto de Lei da Câmara nº 121, de 2017, com o fim de legislatura, o mesmo foi arquivado no dia 22/12/2022.

A categoria paralisou suas atividades no dia 21 de maio de 2018 para exigir uma redução nos preços do óleo diesel, que haviam subido mais de 50% nos últimos 12 meses, entre maio de 2017 a abril de 2018. O movimento ganhou força com alterações na política de preços da Petrobras, que passou a acompanhar o mercado internacional, resultando em aumentos diários nos preços dos combustíveis, especialmente do diesel.

O preço dos combustíveis vinha aumentando desde 2017 e sua tributação representa 45% do preço final, sendo 16% referente ao PIS/COFINS, de competência da União. O preço ao consumidor da gasolina brasileira estava na média mundial na semana da greve, em valores absolutos, enquanto o diesel estava abaixo da média, sendo o segundo mais barato do G8+5 "G-8 (EUA, Canadá, Japão, França, Itália, Alemanha, Reino Unido e Rússia) e ""(Brasil, México , Índia, África do Sul e China)", apesar de ser o segundo mais caro na América Latina, ao lado de Paraguai e Argentina.

Na quarta-feira (30/05/2018), enquanto as forças de segurança tentavam desmobilizar concentrações de caminhoneiros, postos de combustíveis enfrentavam dificuldades para atender motoristas devido à escassez de produtos.

A cronologia dos principais fatos que marcaram a greve inclui:

- **21/05 (1º dia):** Início da paralisação com bloqueios em rodovias de 17 estados.
- **22/05 (2º dia):** Ampliação para 24 estados e primeiros impactos econômicos, como redução na produção de montadoras.
- **23/05 (3º dia):** Petrobras anuncia redução de 10% no preço do diesel por 15 dias.
- **24/05 (4º dia):** Greve afeta transportes, combustíveis, universidades e supermercados, gerando desabastecimento e preços abusivos.
- **25/05 (5º dia):** Michel Temer aciona as Forças Armadas para desbloquear estradas.
- **26/05 (6º dia):** Governo afirma que situação começa a se normalizar.
- **27/05 (7º dia):** Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam) assina acordo, mas paralisações continuam.
- **28/05 (8º dia):** Desabastecimento atinge 90% dos postos em alguns estados.
- **29/05 (9º dia):** Greve perde força e denúncias de consumidores sobre cobranças abusivas nos postos disparam.

- **30/05 (10º dia):** Greve perde força com medidas governamentais para atender algumas demandas.

O governo federal publicou no fim da noite deste domingo (27/05/2018), 03(três) medidas provisórias (MPs), prometidas aos caminhoneiros, que completaram uma semana em paralisação, dentro outras, reduzir em R\$ 0,46 o preço do litro do óleo diesel nas bombas. A primeira Medida Provisória nº 831/2018, determina que 30% dos fretes da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) sejam feitos por caminhoneiros autônomos contratados por meio de cooperativas, associações ou entidades sindicais, já a segunda Medida Provisória nº 832/2018, trata da instituição da política de preços mínimos para o transporte rodoviário de cargas e a terceira Medida Provisória nº 833/2018, prevê não cobrar a tarifa de pedágio sobre os eixos suspensos, quando os caminhões estiverem circulando vazios em rodovias federais, estaduais e municipais, concedidas à iniciativa privada.

A MP do piso mínimo de frete, principal pauta, foi regulamentado com a Medida Provisória nº 832/2018, posteriormente sancionada pelo então presidente Michel Temer como a Lei nº 13.703/2018 (Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas).

A criação da política gerou divergências no Poder Executivo. Enquanto o Ministério dos Transportes, ANTT e a AGU apoiavam, órgãos como o Ministério da Fazenda, MAPA e CADE posicionaram-se contrários, alegando impactos negativos na competitividade.

O Poder Executivo editou a MP 832/18, que instituiu a “Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas”, determinando que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) elaborasse a “Tabela de Preços Mínimos de Frete”. Tão logo instituída a MP 832/18, no dia 30 de maio de 2018, a ANTT divulgou a tabela contendo os valores mínimos de frete a serem cumpridos obrigatoriamente em todo o país. A Tabela foi publicada no Diário Oficial da União no dia 31 de maio em forma de Resolução (5.820/2018). Esta tabela contém os preços mínimos de frete referentes ao quilômetro rodado por eixo carregado para cinco categorias de cargas (geral, granel, frigorificada, perigosa e neogranel).

Com o objetivo de aprimorar as regras existentes, em janeiro de 2019 a ANTT iniciou um novo ciclo legal para aperfeiçoamento do método de custos usado para calcular os pisos mínimos de fretes, contando com o auxílio de um convênio firmado com a Fundação de Estudos Agrários Luiz de Queiroz (FEALQ), por meio do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (ESALQ-LOG), da Universidade de São Paulo.

A contratação da USP/ESALQ-LOG pela ANTT por 21 (vinte e um) meses, para a revisão de metodologia de definição, monitoramento e atualização de dados e informações com vistas à implementação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e à adequação da Tabela de Fretes a ser divulgada semestralmente pela ANTT, finalizando os trabalhos em 19 (dezenove) meses.

Logo que a ESALQ-LOG finalizou o levantamento dos dados, juntamente com a categoria e finalizada a tabela do piso mínimo de frete, foi publicado a Resolução 5.858/2019, de 12 de novembro de 2019, que fez alterações em relação ao texto anterior.

O cálculo utilizado pela Esalq-LOG (Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz - USP) para definir o valor do piso mínimo de frete leva em consideração uma série de variáveis para representar os custos operacionais dos caminhoneiros de forma justa e precisa. Esse cálculo é realizado com base em uma metodologia que considera tanto os custos fixos quanto os variáveis do transporte rodoviário de cargas, e também distingue diferentes tipos de operação e distâncias percorridas.

Como a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestre é responsável pela manutenção e reajuste da Tabela e que a mesma tem que ser publicada no dia 20 de janeiro e 20 de julho de cada ano, e que hoje em dia, ela é calculada pelo INPC - Índice Nacional de Preços ao Consumidor e não mais como foi calculado pela ESALQ-LOG e com esse tipo de cálculo, a cada semestre o reajuste do piso não vai acompanhar o reajuste e o método que a ESALQ-LOG fez e deixou.

A constitucionalidade da lei foi questionada no STF e o ministro Luiz Fux, deferiu liminar na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5956, na qual a Associação do Transporte Rodoviário de Carga do Brasil (ATR Brasil) questiona a política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas.

O relator suspendeu a aplicação das medidas administrativas, coercitivas e punitivas previstas na Lei 13.703/2018 e, por consequência, os efeitos da Resolução 5.833/2018 da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), que estabeleceu a aplicação de multas em caso de inobservância dos preços mínimos por quilômetro rodado e por eixo carregado, bem como das indenizações respectivas.

O tema foi objeto de audiência pública no Supremo, convocada pelo Ministro Luiz Fux, em agosto deste 2018 e por determinação do Ministro, foram suspensos, desde junho, todos os processos judiciais, individuais ou coletivos, em curso nas demais instâncias do Judiciário, que envolvam a inconstitucionalidade ou suspensão de eficácia da Lei nº 13.703/2018 que institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, e da Resolução 5.820 da ANTT, de 30 de maio de 2018, que regulamentou a MP.

O ministro Luiz Fux, relator das ADIs contra a Lei 13.703/2018 no Supremo Tribunal Federal (STF), realizou pelo menos três audiências públicas relacionadas a constitucionalidade ou não do piso mínimo de frete. Essas audiências ocorreram principalmente em 2018 e 2019 e ouviram os representantes do governo, caminhoneiros, sindicatos e entidades empresariais, buscando soluções e reunindo informações sobre os impactos.

CAPÍTULO III

3 - A Importância de uma Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete

A Importância de calcular frete de forma justa, saber precificar o frete de forma justa não afeta apenas o contratante do serviço, mas também o próprio caminhoneiro e o funcionamento saudável de toda a cadeia de transporte de carga.

Preços excessivamente altos podem afastar contratações, enquanto valores muito baixos podem levar a uma sobrecarga de demanda, que o caminhoneiro pode não ser capaz de atender de forma eficaz, além de colocar em risco sua segurança, a segurança de quem está trafegando nas rodovias brasileiras.

A tabela com o piso mínimo de frete da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) é uma referência utilizada no Brasil para estabelecer os valores mínimos de frete para o transporte rodoviário de cargas.

O último reajuste realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou, no Diário Oficial da União, no dia 12/07/2024. O reajuste foi dado em cima do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) acumulado no período de dezembro de 2023 a maio de 2024, no percentual de 2,84%, e aplicação do valor do diesel S10 de R\$ 5,94 por litro, referente aos valores divulgados pela Agência Nacional de Petróleo e Gás Natural (ANP) para o período de 23/06 a 29/06 de 2024.

Os valores foram atualizados considerando as distâncias e as especificidades das cargas definidas no art. 3º da Lei nº 13.703/2018, os reajustes médios tabela frete foram os seguintes, de acordo com o tipo de operação:

Tabela A - transporte rodoviário de carga lotação: 1,59%, Tabela B - operações em que haja a contratação apenas do veículo automotor de cargas: 1,58%, Tabela C - transporte rodoviário de carga lotação de alto desempenho 1,46% e a Tabela D - operações em que haja a contratação apenas do veículo automotor de cargas de alto desempenho: 1,28%.

Para calcular frete com a Tabela ANTT, é possível utilizar calculadoras online, onde solicitam informações: categoria do transporte, tipo de carga, número de eixos e distância. Com base nesses dados, o simulador fornece o valor em conformidade com a Tabela.

Por exemplo, imagine que você irá transportar uma carga granel por uma distância de 450 quilômetros, em 3 eixos do seu caminhão. Utilizando a tabela de frete oficial da ANTT, sabemos que o valor mínimo por km rodado e quantidade de eixos é de R\$1,10. Multiplicando isso por 3 eixos e 450 quilômetros chegamos no valor mínimo de R\$1.485,00 pelo frete.

Calcular frete e chegar ao preço final envolve a consideração de diversos fatores que impactam os custos e a rentabilidade do serviço. Abaixo, o passo a passo dos aspectos que você deve analisar na hora de definir o valor dele:

- **Quilometragem:** a distância total a ser percorrida é um fator fundamental. Quanto maior a distância, maior será o consumo de combustível e o desgaste do veículo;
- **Tipo de carga:** influencia na complexidade do serviço e nas necessidades específicas de manuseio e segurança;
- **Peso da carga:** ela afeta diretamente o consumo de combustível e a capacidade de carga do veículo;
- **Custos operacionais:** isso engloba gastos com combustível, manutenção do veículo, depreciação, seguro entre outros;
- **Pedágios e taxas:** o pagamento de pedágio para caminhoneiro ao longo da rota deve ser considerado, bem como outras taxas relacionadas às estradas*;
- **Tempo de viagem:** afeta os custos operacionais e pode influenciar na quantidade de viagens que podem ser realizadas em um período determinado;
- **Definição do lucro desejado:** some todos os custos acima e adicione uma margem de lucro, que será destinada ao seu rendimento.

A Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete é essencial para os Transportadores Autônomos de Cargas (TAC), pois assegura um valor justo para os serviços prestados diariamente por essa categoria.

3.1 - Proteção dos Caminhoneiros Autônomos

Muitos caminhoneiros autônomos enfrentam dificuldades devido à instabilidade e aos baixos valores de frete, que frequentemente não cobrem os custos operacionais mínimos, como combustível, manutenção e pedágios. Em alguns casos, os profissionais chegam a pagar para trabalhar.

A Lei do Piso Mínimo de Frete representa uma medida essencial para a proteção dos caminhoneiros autônomos no Brasil. Contudo, a sua eficácia depende de uma fiscalização rigorosa e de ajustes contínuos das autoridades brasileiras que tem a obrigação de cuidar dos gargalos que ocorrem diariamente nas estradas brasileiras.

Para a proteção do caminhoneiro e preciso ser colocado no custo e o seu lucro, que deverá ser negociada frete a frete no mercado. O caminhoneiro tem que ter uma proteção, pois ele é o elo mais fraco da cadeia produtiva, para que o grande cartel do poder econômico não tire a sua dignidade de trabalhador, e continue a explorá-lo ao limite que tire-o do mercado.

3.2 - Redução da Exploração Econômica

A ausência de regulamentação de preços mínimos expõe os caminhoneiros a uma prática de exploração econômica, na qual os fretes são oferecidos a valores insustentáveis. O piso mínimo de frete protege a categoria, evitando que suas margens de lucro sejam reduzidas a níveis inviáveis.

Utilizar tecnologias de rastreamento de contratos e fretes para verificar automaticamente se os valores praticados respeitam a tabela, aplicação de multas e penalidades mais rigorosas para empresas que oferecem ou pagam valores abaixo do piso mínimo e a realização de campanhas informativas para explicar aos caminhoneiros seus direitos e como a produção de materiais simples e acessíveis, como vídeos, guias e aplicativos, para facilitar o entendimento da legislação.

Treinamento para que caminhoneiros aprendam a negociar com empresas, recusando propostas que desrespeitem o piso mínimo. Tornar obrigatório a emissão de contratos detalhados e registros de fretes, que comprovem o pagamento do frete e a utilização da obrigatoriedade de notas fiscais para rastrear fretes abaixo do valor regulamentado e denunciar irregularidades.

3.3 - Estabilidade e Planejamento no Setor de Transporte

O piso mínimo de frete facilita o planejamento financeiro tanto para empresas quanto para transportadores autônomos, permitindo o cálculo preciso dos custos e lucros das viagens. Isso promove maior controle sobre investimentos futuros, especialmente em renovação de frota e manutenção dos veículos.

O Governo Federal já fez vários projetos sobre a renovação de frota, mas nenhum desses projetos beneficiou diretamente a categoria dos Caminhoneiros Autônomos, pois nunca que as facilidades dada pelo Governo, se encaixa na contabilidade do Caminhoneiro, como por exemplo: Programa RenovAR, Pró-Caminhoneiro (BNDES), Programa Rota 2030, Projeto Piloto de Renovação de Frota (2022). Pois o custo elevado dos caminhões novos, as taxas de juros para financiamento e a baixa margem de lucro dos motoristas são barreiras que limitam a participação dos autônomos nesses programas.

3.4 - Valorização da Atividade de Transporte

Ao estabelecer valores mínimos, o piso de frete valoriza a atividade dos caminhoneiros, reconhecendo-os como profissionais essenciais que merecem uma remuneração justa e condições dignas de trabalho.

Reforçar a fiscalização para que os valores mínimos definidos na tabela da ANTT sejam respeitados e com isso a redução da precarização, onde seja impedida da utilização das práticas predatórias de preços baixos, promovendo condições econômicas justas para os caminhoneiros.

A valorização da atividade de transporte depende de ações integradas que assegurem condições dignas para os caminhoneiros e promovam a percepção de sua relevância na cadeia produtiva. A Lei do Piso Mínimo de Frete, quando aplicada de forma rigorosa e associada a políticas de suporte, é uma ferramenta poderosa para esse reconhecimento da categoria.

3.5 - Segurança nas Estradas

O piso mínimo de frete reduz a necessidade de jornadas excessivas e ritmos intensos de trabalho, promovendo mais segurança nas estradas. Sem essa garantia, muitos caminhoneiros enfrentam situações que comprometem sua saúde, como falta de sono, má alimentação e até o uso de substâncias para se manterem ativos, aumentando os riscos de acidentes.

Com uma remuneração adequada pelo frete, os caminhoneiros não precisam aceitar contratos múltiplos ou trabalhar longas jornadas para cobrir suas despesas, com isso reduz o cansaço e da fadiga reduz significativamente os riscos de acidentes nas estradas, já que o cansaço é uma das principais causas de colisões envolvendo caminhões

3.6 - Impacto Positivo na Economia

A implementação do piso mínimo de frete fortalece o setor de transportes, essencial para a circulação de bens e produtos no Brasil. Essa medida contribui para a estabilidade do setor, prevenindo práticas de exploração e garantindo uma remuneração justa.

A lei garante que os caminhoneiros autônomos recebam uma remuneração que cubra os custos de operação e ainda proporcione lucro, fortalecendo sua capacidade de consumo e evita a exploração no mercado de fretes, promovendo maior equilíbrio entre transportadoras, contratantes e trabalhadores.

Como a maior parte das cargas no Brasil é transportada por caminhões, a valorização desse segmento reforça a importância estratégica do transporte rodoviário e estabelecendo um padrão mínimo para o frete.

3.7 - Defasagem no Ganho Mensal do Transportador Autônomo

A defasagem nos ganhos dos Transportadores Autônomos de Cargas (TAC) é um problema crescente, agravado pelo aumento dos custos operacionais, jornadas exaustivas e ausência de políticas eficazes de preços mínimos. Essa situação compromete a qualidade de vida desses profissionais e a sustentabilidade do transporte autônomo no Brasil.

Os dados apresentados foram levantados pela COOTAC - Cooperativa dos Transportadores Autônomos de Carga de Ijuí, no Rio Grande do Sul. Eles consideraram a Tabela A (Carga Lotação) do Piso Mínimo de Fretes para diferentes tipos de carga e eixos de composição veicular, calculados com base em uma viagem de 520 km, equivalente à distância entre Ijuí (RS) e o Porto de Rio Grande (RS).

Destaca-se que o custo do frete por quilometro rodado depende diretamente do tipo de carga e do número de eixos da composição veicular. Observa-se também que em função da política de atualização do Piso Mínimo a partir do IPCA, os quadros mostram para alguns tipos de carga e número de eixos, uma defasagem significativa nos valores do frete divulgados pela ANTT. Para reverter a defasagem no ganho mensal dos TACs, políticas que garantam um preço mínimo para os fretes, a ANTT tem que mudar a fórmula de reajustar da tabela de piso mínimo de frete.

Custo do frete por quilometro rodado por tipo de carga e número de eixos com base na metodologia de cálculo do Piso Mínimo de Fretes de 11 de julho de 2024 - Carga Lotação e frete de Ijuí, RS para o Porto de Rio Grande com distância de 520 km.

Tipo de carga/Número de Eixos	2 Eixos			3 Eixos			4 Eixos		
	Piso COOTAC	Piso ANTT	Defasagem	Piso COOTAC	Piso ANTT	Defasagem	Piso COOTAC	Piso ANTT	Defasagem
Granel sólido	4,51	4,27	5,64%	5,51	5,40	2,04%	6,40	6,17	3,76%
Granel líquido	4,64	4,38	5,92%	5,68	5,55	2,42%	6,34	6,12	3,64%
Frigorificada ou Aquecida	5,41	5,14	5,30%	6,61	6,46	2,31%	7,64	7,37	3,65%
Containerizada	-	-	-	5,47	5,36	1,94%	6,18	5,98	3,39%
Geral	4,47	4,24	5,56%	5,49	5,38	1,99%	6,31	6,09	3,60%
Neo granel	4,15	3,91	6,20%	5,49	5,38	1,99%	6,31	6,11	3,28%
Perigosa (granel sólido)	5,48	5,20	5,46%	6,48	6,33	2,42%	7,43	7,15	3,81%
Perigosa (granel líquido)	5,64	5,35	5,56%	6,69	6,52	2,64%	7,39	7,13	3,64%
Perigosa (carga frigorificada ou Aquecida)	6,16	5,85	5,25%	6,85	7,17	-4,56%	7,86	8,14	-3,40%
Perigosa (containerizada)	-	-	-	5,94	5,84	1,77%	6,73	6,51	3,34%
Perigosa (carga geral)	4,95	4,72	4,98%	5,98	5,86	2,11%	6,85	6,62	3,53%
Silo Pressurizado	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: COOTAC - agosto de 2024

Custo do frete por quilometro rodado por tipo de carga e número de eixos com base na metodologia de cálculo do Piso Mínimo de Fretes de 11 de julho de 2024 - Carga Lotação e frete de Ijuí, RS para o Porto de Rio Grande com distância de 520 km.

Tipo de carga/Número de Eixos	5 Eixos			6 Eixos			7 Eixos			9 Eixos		
	Piso COOTAC	Piso ANTT	Defasagem	Piso COOTAC	Piso ANTT	Defasagem	Piso COOTAC	Piso ANTT	Defasagem	Piso COOTAC	Piso ANTT	Defasagem
Granel sólido	7,32	6,58	11,31%	8,18	7,26	12,71%	8,46	8,42	0,46%	10,22	9,40	8,74%
Granel líquido	7,56	6,78	11,40%	8,57	7,60	12,80%	8,93	8,62	3,67%	10,71	9,82	9,00%
Frigorificada ou Aquecida	8,86	8,05	10,03%	9,76	8,78	11,12%	11,32	10,84	4,46%	12,73	11,76	8,27%
Containerizada	7,22	6,49	11,26%	8,05	7,14	12,68%	8,68	8,40	3,39%	10,14	9,33	8,70%
Geral	7,27	6,53	11,28%	8,04	7,13	12,67%	8,72	8,43	3,44%	10,31	9,47	8,80%
Neo granel	7,27	6,53	11,28%	8,04	7,13	12,67%	8,72	8,43	3,44%	10,31	9,47	8,80%
Perigosa (granel sólido)	8,34	7,56	10,38%	9,20	8,24	11,69%	9,51	9,42	0,94%	11,27	10,41	8,27%
Perigosa (granel líquido)	8,60	7,79	10,41%	9,61	8,60	11,73%	10,01	9,64	3,76%	11,78	10,86	8,47%
Perigosa (carga frigorificada ou Aquecida)	9,00	8,82	1,97%	9,79	9,55	2,54%	11,40	11,63	-2,05%	12,68	12,57	0,93%
Perigosa (containerizada)	7,76	7,02	10,61%	8,60	7,68	11,99%	9,26	8,95	3,45%	10,72	9,90	8,34%
Perigosa (carga geral)	7,82	7,06	10,64%	8,59	7,67	11,98%	9,30	8,98	3,49%	10,89	10,04	8,44%
Silo Pressurizado	7,57	7,13	6,06%	8,58	7,93	8,24%	-	-	-	11,31	10,33	9,55%

Fonte: COOTAC - agosto de 2024

Os dados dos quadros mostram de forma clara a necessidade da correta gestão dos fretes por parte dos transportadores autônomos.

Recomenda-se que todos façam o cálculo dos custos dos seus fretes contratados como forma de decidir em relação a sua viabilidade financeira e econômica. Para tanto a COOTAC disponibiliza para todos os Transportadores Autônomos planilha em excel que permite visualizar seus custos operacionais em conformidade com a PNPM-TRC.

3.8 - Pesquisa "Perfil dos Caminhoneiros 2019" da Confederação Nacional do Transporte

A pesquisa "Perfil dos Caminhoneiros 2019", realizada pela CNT, entrevistou profissionais em diversas regiões metropolitanas do Brasil e revelou informações importantes:

- O mercado de trabalho dos caminhoneiros é predominantemente masculino, com 99,5% dos profissionais sendo homens.
- A média de idade dos caminhoneiros é de 44,8 anos.
- A renda mensal média dos profissionais é de cerca de R\$ 4.600, e eles têm, em média, 18,8 anos de experiência na profissão.
- Os caminhões utilizados possuem uma média de 15,2 anos de uso, sendo que 47% dos autônomos adquiriram seus veículos por financiamento.
- A conectividade está presente na vida desses profissionais: 87,7% utilizam a internet. Além disso, 42,6% buscam cuidados médicos preventivos.

Entre os aspectos negativos da profissão, os caminhoneiros destacaram:

- A insegurança e os perigos da profissão (65,1%);
- O desgaste físico e emocional (31,4%);
- O comprometimento do convívio familiar (28,9%).

Por outro lado, os profissionais também identificaram pontos positivos no trabalho, como:

- A oportunidade de conhecer cidades e países (37,1%);
- A possibilidade de fazer novas amizades (31,3%);
- A flexibilidade de horários (27,5%).

CAPÍTULO IV

4. Análise das Mudanças e Impactos da Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, e da Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018

A Medida Provisória nº 832, de 27 de maio de 2018, foi um marco importante no setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil, estabelecendo uma política de pisos mínimos de frete. Essa medida foi uma resposta às grandes mobilizações dos caminhoneiros ocorridas no mês de maio de 2018, que protestavam contra os baixos valores pagos pelos fretes e o aumento nos custos, especialmente o do diesel.

A Medida Provisória n.º 832/2018, teve um impacto direto na renda dos caminhoneiros autônomos, pois garantiu que o valor mínimo do frete cobriria os custos operacionais básicos. Antes da medida, muitos motoristas eram ansiosos em aceitar fretes por valores baixos, várias e várias vezes, levavam o frete e para não voltar com o caminhão vazio, pegava uma carga retorno, só pelo valor do diesel, o que inviabilizava a manutenção de veículos e comprometia sua subsistência. Com o piso mínimo, o governo exigiu garantir uma renda digna aos motoristas, promovendo maior estabilidade financeira para a Categoria.

A Medida Provisória nº 832 representou uma resposta decisiva às demandas dos caminhoneiros, criando uma base regulatória para o frete e protegendo a renda dos autônomos. Apesar dos desafios e controvérsias, o piso mínimo de frete trouxe maior segurança financeira e equilíbrio para o setor, ao mesmo tempo que gerou discussões sobre o papel do governo na regulação de preços em mercados competitivos.

O Brasil viveu uma forte crise econômica entre 2014 e 2016, começando uma tímida recuperação no ano de 2017. Em julho desse mesmo ano, iniciou-se uma tendência de aumento de preço dos combustíveis de forma mais significativa.

Para efeitos comparativos, o litro do diesel, que tinha preço estável desde 2015 num patamar de R\$ 3,00, subiu entre julho de 2017 e maio de 2018, mais de 22%, chegando ao preço médio de R\$ 3,63. Vale lembrar que o combustível representa o maior custo para o setor de transportes, ao ponto de representar mais de 40% do valor gasto nas operações, de acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte - CNT.

As indagações realizadas pela Confederação Nacional da Indústria – CNI, Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil – CNA e a Associação do Transporte Rodoviário de Carga do Brasil – ATR do Brasil, onde diziam que houver infringências à Constituição Federal de 1988, juntos aos princípios da irretroatividade da norma, princípio da proporcionalidade/razoabilidade, princípios gerais da atividade econômica - livre iniciativa, livre concorrência, entre outros e alegaram também que com o aumento no preços dos fretes, teria grande impacto inflacionário ao país.

Entre muitos caminhoneiros que fazem as contas na ponta da caneta/lápis, muitos apoiam a lei, pois ela contribui para um pagamento mais justo, evitando que transportadores e embarcadores ofereçam fretes com valores abaixo do custo operacional, fora que a lei do piso retirou os atravessadores da vida diária do Caminhoneiro, pois eram um dos exploradores da Categoria. Para esses profissionais, o piso mínimo é uma garantia de que podem trabalhar sem sofrer prejuízos significativos.

A lei trouxe maior clareza e organização ao setor, incentivando boas práticas e dando fim as práticas predatórias de fretes baixos. A tabela de frete contribui para o fortalecimento do setor, incentivando caminhoneiros a regularizarem suas atividades e investirem em sua estrutura.

Porém enquanto não temos a definição se a Lei n.º 13.703/2018 é constitucional ou não os caminhoneiros autônomos estão nas estradas, trabalhando por um frete com o valor injusto, onde o mesmo, passa dias e dias nas encima do asfalto, tentando ganhar o sustento para levar para a sua família, dar manutenção em seu caminhão, pagar prestação do veículo e cobrir a sua própria subsistência, por conta desse entrave, passa a vida correndo para conseguir fazer as entregas das cargas, trabalhando de 12 a 15 horas por dia, se expondo a acidentes e expondo os outros motoristas que trafegam nas estradas brasileira.

CAPÍTULO V

5 - Precarização dos Métodos Aplicados para o Reajuste do Piso Mínimo de Frete em Relação aos Gastos Diários com o Transporte de Cargas

A precarização dos métodos aplicados para o reajuste do Piso Mínimo de Frete tem gerado uma série de dificuldades para os caminhoneiros autônomos, já que os valores estabelecidos frequentemente não acompanham de forma eficaz os aumentos nos custos operacionais diários. Esses custos incluem despesas com combustível, manutenção do veículo, pedágios, pneus, seguros e outros gastos necessários para garantir a operação segura e eficiente do transporte rodoviário de cargas.

5.1. Defasagem nos Índices de Reajuste

Problema: A metodologia de reajuste do piso mínimo de frete, que no início foi elaborada pela Esalq-log estava no caminho certo, só que, quando a ANTT, começou a realizar os cálculos de reajuste pelo INPC, não reflete a realidade dos aumentos nos custos operacionais, resultando em uma defasagem que compromete a viabilidade econômica dos caminhoneiros autônomos. Em especial, os reajustes são calculados com base em índices ou fórmulas que frequentemente não captam o impacto das flutuações no preço do diesel, um dos maiores custos para o transportador.

Impacto: Caminhoneiros acabam absorvendo esses custos adicionais sem uma compensação justa, o que reduz suas margens de lucro e prejudica sua sustentabilidade financeira.

5.2. Metodologia Insuficiente para Acompanhamento de Custos Diários

Problema: A metodologia usada para o cálculo do piso mínimo de frete muitas vezes se baseia em reajustes periódicos, como trimestrais ou semestrais, sem levar em consideração os aumentos diários de despesas como o combustível, cujos preços variam frequentemente.

Impacto: O piso mínimo de frete, portanto, não reflete de forma precisa as variações diárias nos custos de operação, expondo o transportador a longos períodos de defasagem entre o aumento dos custos e o reajuste efetivo do frete. Isso precariza a situação financeira durante intervalos críticos.

5.3. Dependência do Preço do Diesel e Falta de Flexibilidade nos Reajustes

Problema: A fórmula de cálculo do piso mínimo de frete carece de flexibilidade para reagir rapidamente às flutuações no preço do diesel, um insumo fundamental para o transporte rodoviário. Embora haja previsão de reajuste extraordinário em casos excepcionais, o processo é burocrático e frequentemente lento.

Impacto: A lentidão no ajuste dos valores do frete, conforme os preços do diesel aumentam, deixa os caminhoneiros em situação de vulnerabilidade, forçando-os a operar com margens reduzidas ou até mesmo prejuízo em certos períodos.

Os métodos atuais de reajuste do piso mínimo de frete apresentam limitações significativas que resultam na precarização das condições econômicas dos caminhoneiros autônomos. A defasagem nos reajustes e a falta de flexibilidade para refletir os custos diários e específicos de cada operação geram insegurança financeira para esses profissionais, comprometendo a viabilidade de suas atividades.

A defasagem no ganho mensal do Transportador Autônomo de Cargas (TAC) tem sido um problema crescente, agravado por fatores como o aumento nos custos operacionais, as longas jornadas de trabalho e a ausência de uma política efetiva de preços mínimos para o frete. Essa defasagem impacta negativamente a qualidade de vida desses profissionais e ameaça a sustentabilidade da atividade de transporte autônomo no Brasil.

Contudo os métodos atuais de reajuste do piso mínimo de frete apresentam limitações que resultam na precarização das condições econômicas para caminhoneiros autônomos. A defasagem nos reajustes e a falta de flexibilidade para refletir os custos diários e específicos de cada operação levam a uma situação de insegurança financeira para os profissionais, prejudicando a viabilidade de suas atividades.

Não precisa criar uma nova metodologia, basta seguir a metodologia criada pela Esalq-log, pois para que ela seja mais ágil, adaptada às variações regionais e com um acompanhamento contínuo dos custos principais, como o diesel, seria uma medida importante para garantir condições mais justas e equilibradas no setor de transporte rodoviário de cargas.

CAPÍTULO VI

6. Comparativo dos Preços Mínimos dos Fretes antes da Lei n.º 13.703/2018 e depois da Lei

Exemplo 1: Uma empresa beneficiadora de cereais no Rio Grande do Sul transportou, em 11/04/2018, uma carga da cidade de Ajuricaba/RS para Mirai/MG. A carga tinha um peso de 14.400 kg e um valor de mercadoria de R\$ 30.960,00. Antes da Resolução nº 5820/2018, o valor do frete era de R\$ 3.000,00. Com a entrada em vigor da resolução e a implementação do piso mínimo de frete, o valor do frete passou a ser de R\$ 5.233,84, mantendo o mesmo peso e valor da mercadoria.

Exemplo 2: A CONAB contratou a empresa G10 para um serviço de transporte, pagando R\$ 850,47 por tonelada, o que resultou em um valor total de R\$ 31.518,30. No entanto, a transportadora subcontratou um caminhoneiro autônomo para o transporte, pagando apenas R\$ 440,13 por tonelada, ou seja, R\$ 16.492,52 no total. O valor estabelecido pela Resolução nº 5820/2018 para o mesmo trajeto, de Sorriso/MT para Açu/RN, era de R\$ 22.926,40. A transportadora G10 descumpriu a lei ao pagar abaixo do piso mínimo, obtendo um lucro exorbitante de 50% sem arcar com custos como diesel, pneus e seguro da carga, explorando o caminhoneiro autônomo.

Exemplo 3: Antes da vigência da Lei nº 13.703/2018, uma transportadora pagou R\$ 984,96 para transportar uma carga de Iguai/SP para Ribeirão Preto/SP. Após a lei, o valor correto seria R\$ 1.221,48, calculado da seguinte forma:

- R\$ 1,27 (preço mínimo por km por eixo) x 7 (eixos) x 137 km (distância).

Isso representa um aumento de R\$ 236,52 em relação ao valor anterior. Ademais, a transportadora utilizou a "carta-frete", um método proibido pela ANTT desde 2011, que estabelece o pagamento eletrônico como única forma válida. Além disso, não recolheu o valor de R\$ 65,45 referente ao Vale-Pedágio, descumprindo a Lei nº 10.209/2001, que prevê penalidades de indenização em valor equivalente a duas vezes o frete.

Exemplo 4: Nas commodities, como adubos, a cotação do dólar tem grande impacto no preço final. Antes da greve dos caminhoneiros, o preço de uma tonelada de adubo na fórmula 52020 era de R\$ 1.200,00, com a cotação do dólar a R\$ 4,09. Após um aumento na cotação para R\$ 4,52, o preço do adubo subiu para R\$ 1.600,00, refletindo a influência direta da variação cambial no custo do transporte e no preço final ao produtor.

Exemplo 5: Um frete de Guaíra/SP para Ribeirão Preto/SP, percorrendo 137,4 km com um veículo bitrem de 7 eixos, custava R\$ 984,96 antes da Lei nº 13.703/2018. Após a lei, o valor correto seria R\$ 1.221,48, calculado conforme a Resolução nº 5820/2018:

- R\$ 1,27 (preço mínimo) x 7 (eixos) x 137,4 km (trajeto).

No entanto, o cálculo equivocado apresentado na petição inicial da CNTA utilizou uma distância ida e volta de 274,8 km, resultando no valor de R\$ 2.128,98, o que é incompatível com a legislação vigente.

Exemplo 6: Uma carga transportada de Guaíra/SP para Guará/SP, em um trajeto de 69,1 km com um bitrem de 7 eixos, custava R\$ 440,32 antes da Lei nº 13.703/2018. Após a lei, o valor correto seria R\$ 991,13, calculado assim:

- R\$ 2,05 (preço mínimo) x 7 (eixos) x 69,1 km (trajeto).

O valor de R\$ 1.226,82 apresentado na petição inicial da CNTA considerava o trajeto ida e volta, o que contraria a prática do frete mínimo, que cobre apenas o percurso de ida.

Antes da Lei nº 13.703/2018, o pagamento do frete no transporte rodoviário de cargas no Brasil era previsto predominantemente pela livre negociação entre transportadores e contratantes. Isso gerou algumas características problemáticas, especialmente para os caminhoneiros autônomos.

Contudo isso gerou desequilíbrio no mercado, prejudicando a categoria e gerando impactos financeiros, sociais e ambientais, a inexistência de um piso mínimo resultou em receitas insuficientes para os caminhoneiros. A Lei nº 13.703/2018 surgiu exatamente para corrigir essas distorções, regulamentando o mercado com uma tabela de fretes mínimos definida pela ANTT, garantindo maior proteção aos caminhoneiros.

CÁPITULO VII

7. STF – Supremo Tribunal Federal: Discussões e Controvérsias sobre a Constitucionalidade da Lei n.º 13.703, de 08 de agosto de 2018

O ministro Luiz Fux, relator das ADIs relacionadas ao piso mínimo de frete, realizou, no dia 27 de agosto de 2018, uma audiência pública sobre o tema. A audiência reuniu representantes de órgãos da União, entidades sindicais patronais e representantes de trabalhadores. No encerramento, o ministro informou que manteria a decisão proferida em junho de 2018 nas Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADI 5956, 5959 e 5964), suspendendo os demais processos no Judiciário relacionados à Medida Provisória nº 832/2018, posteriormente convertida na Lei nº 13.703/2018. Essa decisão buscou evitar conflitos de interpretação em diferentes instâncias. Como o próprio ministro afirmou: *"Em nome da segurança jurídica, vou manter as ações suspensas, porque agora tenho mais elementos para decidir a questão."*

A Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR) – ADI 5956, argumenta que o tabelamento de preços gera insegurança jurídica e conflitos de interesse entre motoristas autônomos e contratantes. A entidade prevê que a medida levará a um monumental contencioso na cadeia logística, colocando em evidência a inconstitucionalidade da MP nº 832/2018.

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) – ADI 5959, solicita a concessão de medida cautelar para suspender, com efeito **ex tunc**, os artigos 1º a 8º da MP nº 832/2018 e a eficácia da Resolução ANTT nº 5.820/2018. Propõe que a tabela de preços mínimos seja tratada apenas como norma referencial, sem caráter vinculativo.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) – ADI 5964, pede que o tabelamento de preços seja interpretado conforme a Constituição, com caráter indicativo e não vinculativo. Argumenta que o caráter obrigatório do piso mínimo viola os princípios da livre iniciativa e da concorrência.

Em defesa da Lei nº 13.703/2018, diversas entidades e órgãos defendem a constitucionalidade e implementação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC).

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logística (CNTTL), considera o piso mínimo uma ferramenta essencial para garantir remuneração justa aos caminhoneiros autônomos e frear a exploração econômica. Destaca que a lei cobre custos operacionais e assegura uma margem de lucro digna, especialmente diante do aumento constante de combustíveis e insumos.

A Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), enfatiza que a precificação unilateral dos fretes pelos embarcadores é injusta, expondo os caminhoneiros autônomos a condições desiguais de negociação. A entidade defende a intervenção estatal, amparada pelo artigo 174 da Constituição Federal, como um remédio para corrigir essas distorções.

A ABRAVA (Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores), reforça a importância de respeitar e fiscalizar a lei para evitar a subvalorização dos serviços de transporte, garantindo a dignidade e a segurança econômica dos motoristas autônomos.

A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), defende o caráter vinculativo do piso mínimo, argumentando que ele protege a ordem econômica e promove a valorização do trabalho, conforme o artigo 170 da Constituição. Também realiza ajustes periódicos na tabela com base em variações econômicas, como preços de combustíveis e insumos.

A Procuradoria-Geral da República (PGR), defende a constitucionalidade da Lei nº 13.703/2018, destacando que a intervenção estatal em setores estratégicos é legítima para promover justiça social e econômica. A entidade sustenta que a lei equilibra a relação entre transportadores e contratantes, assegurando condições mínimas para a sustentabilidade dos motoristas autônomos.

O Ministério dos Transportes, junto as ADI 5956, 5959 e 5964 no STF, apoia a implementação e a regulação da Lei nº 13.703/2018 como uma medida para garantir a justiça econômica e a sustentabilidade no setor de transporte rodoviário de cargas.

A postura do Ministério reflete a importância de uma política que protege os motoristas autônomos e garante condições dignas de trabalho, evitando a prática de preços predatórios por parte dos contratantes. Argumentam que o piso mínimo de frete não só protege esses profissionais da exploração e da concorrência desleal, como também promove uma cadeia de transporte mais segura e equilibrada.

Essas entidades enfatizam ainda que a política de piso mínimo de frete é constitucional e está em consonância com o interesse público, defendendo o direito do Estado de intervir para assegurar condições de trabalho justas e promover a segurança no setor de transporte rodoviário de cargas.

A decisão final do STF sobre a Lei nº 13.703/2018 terá repercussões significativas para o setor de transporte rodoviário de cargas e para a economia do país. Se a lei for considerada constitucional, isso reforçará o papel do Estado como regulador em setores estratégicos, especialmente em contextos de desigualdade econômica e exploração.

Caso o STF declare a lei constitucional, isso reforçará o poder do Estado de estabelecer medidas regulatórias em setores específicos, especialmente quando houver alegações de condições de exploração e desigualdade econômica.

As demandas no STF sobre o piso mínimo de frete refletem um dilema entre assegurar condições justas e dignas para os caminhoneiros autônomos e proteger a liberdade econômica e a concorrência no mercado. Essa decisão será um marco importante para definir o papel do Estado na regulação de preços em setores essenciais e, ao mesmo tempo, determinar os limites da intervenção estatal em práticas de mercado.

Em entrevistas publicadas em diversos jornais, o Ministro Luiz Fux, do Supremo Tribunal Federal (STF), já teve diversas posições sobre o piso mínimo de frete, incluindo:

- Em 2019, suspendeu todas as ações sobre o tabelamento do frete no país.
- Em 2020, adiou o julgamento sobre o tabelamento do frete para evitar uma possível decisão do Supremo pela inconstitucionalidade da questão.
- Em 2018, convocou uma audiência pública para debater o tema antes de decidir sobre os pedidos de liminar formulados nas ações sob sua relatoria. Em 2018, concordou com os argumentos da advogada-geral e decidiu rever a própria liminar, permitindo que voltasse a vigorar a resolução editada pela ANTT que prevê multas pelo descumprimento da tabela.

CAPÍTULO VIII

8 - Considerações Finais

Em cada cidade existe Caminhoneiros com caminhões com 3 anos de uso, outros com 8 anos de uso, outros entre 15 a 20 anos de uso e milhares de Caminhoneiros com caminhões com mais de 25 a 30 anos de uso, pois com o que a categoria está ganhando com o transportes de cargas, não estão conseguindo trocar de caminhão, nem aderindo os programas de reatualização de frota que Governo Federal, já criou, mas não consegue também, pois os programas os juros são muitos altos e as prestações não cabe no orçamento do caminhoneiros, caso ele pague a prestação, a família fica sem alimentos diários.

Como consequência que em cada cidade há diferentes fatores, mas o Governo Federal já sancionou diversas leis de categoria para que os profissionais recebam o piso da categoria, como por exemplo:

- **Lei nº 11.738, de 16 de julho de 2008** – Lei dos Professores de Educação Básica e o piso salarial é reajustado anualmente com base em critérios definidos ao crescimento do valor aluno/ano;
- **Lei Complementar nº 150, de 1º de junho de 2015** - Lei das Trabalhadoras Domésticas;
- **Lei nº 14.434, de 4 de Agosto de 2022** - Instituir o piso salarial nacional do Enfermeiro, do Técnico de Enfermagem, do Auxiliar de Enfermagem e da Parteira;
- **Lei nº 13.708, de 14 de Agosto De 2018.** modificar normas que regulam o exercício profissional dos Agentes Comunitários de Saúde e dos Agentes de Combate às Endemias.

As leis que estabelecem pisos salariais têm como objetivo proteger as categorias mais vulneráveis e garantir condições mínimas de subsistência. Além disso, o governo federal frequentemente sanciona leis para corrigir desigualdades históricas e atendê-las, para que as mesmas não tenham retrocessos seus pisos salariais.

Existem diversos profissionais como Médicos, Dentistas, Engenheiros, Advogados, Engenheiros, Arquitetos, Agrônomos, Contadores, Corretores de Imóveis, Tradutores Públicos e Intérpretes Comerciais, porém todos eles se cobram os seus serviços abaixo da tabela de honorários e se forem denunciados, sofrem sanções por parte dos seus respectivos Conselhos, mas suas tabelas não mexeram e nem mexem com a economia do mercado financeiro.

Diante de tudo isso, não há o que dizer e nem provar que a Lei n.º 13.703/2018 vai tirar a limitação da livre concorrência, interferir na dinâmica de oferta e demanda do mercado de transporte rodoviário de cargas e muito menos gerar concorrência desleal, pois a Categoria enfrenta há muitos anos esse tipo de deslealdade.

O que deve ser transmitido à sociedade brasileira e à categoria dos caminhoneiros autônomos (dos poucos que não acreditam na lei) que a Lei nº 13.703/2018 é benéfica, é essencial destacar que utilizando uma abordagem transparente, informativa e empática, transmitindo as informações de maneira clara e fundamentada ajuda a consolidar o entendimento de que a Lei nº 13.703/2018 é um mecanismo de equilíbrio e justiça econômica:

1. Proteção aos caminhoneiros autônomos: (justiça econômica e evita exploração);
2. Estabilidade para o setor de transporte: (redução de oscilações e a mitigação de crises);
3. Impactos positivos para a economia: (equilíbrio competitivo e o fortalecimento do setor);
4. Amparo legal e melhoria nas negociações: (segurança jurídica e a valorização do trabalho humano).

A análise da constitucionalidade da Lei nº 13.703/2018 evidencia que a legislação, ao instituir um piso mínimo de frete, encontra respaldo nos princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, da CF/88) e nos direitos sociais que asseguram condições justas de trabalho (art. 6º da CF/88). Esses princípios fundamentam políticas públicas destinadas a proteger trabalhadores vulneráveis, como os caminhoneiros autônomos, que frequentemente enfrentam exploração econômica e condições precárias de trabalho.

Os argumentos contrários, que apontam para possíveis restrições à liberdade de iniciativa e à livre concorrência, devem ser analisados à luz da função social da economia, conforme o art. 170 da Constituição Federal. Esse artigo estabelece que a ordem econômica deve ser alicerçada na valorização do trabalho humano e na justiça social. Portanto, a regulação do frete não deve ser vista como uma barreira, mas como um mecanismo necessário para corrigir distorções de mercado e proteger aqueles que desempenham um papel vital na sociedade brasileira.

A declaração de constitucionalidade trará maior estabilidade para o setor, garantindo que os caminhoneiros autônomos, possam exigir o cumprimento da tabela sem temer a nulidade da norma, pois a defesa da constitucionalidade destacou que o piso mínimo de frete está alinhado com o princípio da valorização do trabalho humano.

A Constituição Federal atribui à União competência para legislar sobre transportes (art. 22, XI) e normas gerais de ordem econômica (art.170). O piso mínimo de frete, sendo uma política pública para regular o mercado de transporte rodoviário, está dentro dessa competência. Portanto não há o que dizer que a lei é inconstitucional.

A Constituição consagra a valorização do trabalho humano e dignidade da pessoa e a lei visa proteger os caminhoneiros autônomos de condições de trabalho precárias e remunerações insuficientes, garantindo uma vida digna.

A Constitucionalidade da Lei nº 13.703/2018 precisa ser considerada constitucional pela Suprema Corte, pois atende aos princípios de proteção social, justiça econômica e razoabilidade na intervenção estatal.

Por fim, já vão se passando 6 (seis) da sanção da Lei e considerando a realidade vivida pelos Transportadores Autônomos de Cargas no Brasil, é inegável a importância da constitucionalidade da Lei nº 13.703/2018.

O Piso Mínimo de Fretes proporciona maior segurança jurídica para todos os agentes envolvidos no transporte rodoviário de cargas e impulsiona mudanças significativas nas estratégias de inserção e competição dos transportadores. Essas mudanças fortalecem os mecanismos de mercado deste relevante segmento produtivo nacional, promovendo justiça social e desenvolvimento econômico.

Referências Bibliográficas

1. **Stachio, L. P.** *Políticas públicas para o setor de transportes rodoviários na perspectiva dos caminhoneiros autônomos: uma análise a partir da matriz de posicionamento*. 2022. Disponível em: <https://tede.unioeste.br>.
2. **Pereira, Maria Luiza** - Colaboração para o UOL, em São Paulo - 31/10/2021 - ***Falta de comida e combustível: relembre outras greves de caminhoneiros:*** <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2021/10/31/greve-dos-caminhoneiros-relembre-paralisacoes-anteriores.htm?cmpid=copiaecola>
3. **Brasil.** Lei nº 13.703, de 08 de agosto de 2018. *Institui a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas*. Disponível em: https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=apresentacao&cod_menu=9230&cod_modulo=623.
4. **Resoluções da ANTT sobre o piso mínimo de frete.** Disponível em: https://anttlegis.antt.gov.br/action/ActionDatalegis.php?acao=apresentacao&cod_menu=9230&cod_modulo=623.
5. **Supremo Tribunal Federal (STF).** Detalhes do processo incidente nº 5485876. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5485876>.
6. **Supremo Tribunal Federal (STF).** Detalhes do processo incidente nº 5481962. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5481962>.
7. **Supremo Tribunal Federal (STF).** Detalhes do processo incidente nº 5489322. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5489322>.
8. **Marques, M. C. C.** *Tese de Pós-Graduação em Economia*. Universidade de Brasília (UnB).
9. **Goulart, N. C.; Sousa, V. L. M.** *Avaliação de impacto legislativo da Lei nº 13.703/2018 que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (Tabela de Frete)*.
10. **Litti, C. A. D. / Muenchem, Prof. J. V.** *Documento elaborado sobre o Piso Mínimo de Frete da COOTAC - Cooperativa dos Transportadores Autônomos de Carga de Ijuí, no Rio Grande do Sul, enviado a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT*.
11. **Caixeta Filho, Prof. J. V. - Coordenador - Relatório Técnico - Esalq-Log/FEALQ-USP**, disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/cargas/arquivos/arquivos-politica-nacional-de-pisos-minimos-de-frete/arquivos-etapas-de-implementacao-da-pnpm-trc/relatorio-tecnico-4-fealq-esalq-log-usp.pdf>