



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Rio Grande do Sul
1ª Vara Federal de Santa Rosa

RUA SANTO ANGELO, 166 - Bairro: CENTRO - CEP: 98780-076 - Fone: (55)3511-8315 -
JFRS.JUS.BR - Email: RSSRO01@JFRS.JUS.BR

PROCEDIMENTO COMUM Nº 5000741-97.2020.4.04.7115/RS

AUTOR: SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS E LOGISTICA DE SANTA ROSA

RÉU: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

DESPACHO/DECISÃO

1. Trata-se de *"ação ordinária coletiva com pedido de tutela de urgência"* ajuizada por **SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS E LOGISTICA DE SANTA ROSA** em face da **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT** na qual a autora postula, em sede de tutela de urgência, a suspensão dos efeitos da Resolução ANTT nº 5.862/2019 *"até que seja efetivamente possível optar pela IPEF ou sistema integrado para cadastrar a operação de transporte e emitir o CIOT"*. Em breve síntese, narra que a Resolução nº 5.862/19 - que regulamenta o cadastro da Operação de Transporte necessário para a geração do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT e os meios de pagamentos do valor do frete referentes à prestação de serviços de transporte rodoviário remunerado de cargas - traz a obrigatoriedade para todos os contratantes e subcontratantes de transporte de cargas efetuarem a geração do CIOT por meio das IPEFs (Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete).

Entende a demandante que tal obrigatoriedade traz um ônus descabido às empresas de transporte, uma vez que apenas após 240 dias é que o registro poderia ser feito de forma gratuita, através do sítio eletrônico da ANTT.

Brevemente relatado, decido.

Considerações sobre a nova disciplina da tutela provisória

A tutela provisória ora requerida deve ser apreciada à luz do novo Código de Processo Civil (Lei nº 13.105/2015), o qual trouxe nova disciplina sobre o assunto.

Em apertada síntese, o CPC/2015, ao dispor sobre a tutela provisória, classificou-a, quanto à sua natureza, em **tutela antecipada** – quando pretende, total ou parcialmente, a antecipação do bem da vida – e em **tutela cautelar**, esta verificada quando a parte pretende providência que, sem antecipar o bem da vida ao final postulado, apresente caráter eminentemente instrumental.

Quanto aos fundamentos da tutela provisória (art. 294), esta se divide em **tutela da evidência**, que dispensa o perigo de dano ou de risco ao resultado útil do processo, e **tutela de urgência**, que exige tal requisito, nos termos do *caput* do art. 300 do CPC/2015.

A tutela da evidência tem seus contornos definidos no art. 311 do CPC/2015 e somente pode ser concedida liminarmente nas hipóteses definidas nos incisos II e III do aludido dispositivo, *verbis*:

II - as alegações de fato puderem ser comprovadas apenas documentalmente e houver tese firmada em julgamento de casos repetitivos ou em súmula vinculante;

III - se tratar de pedido reipersecutório fundado em prova documental adequada do contrato de depósito, caso em que será decretada a ordem de entrega do objeto custodiado, sob cominação de multa;

Por seu turno, a tutela de urgência, que exige o “perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo”, consoante acima anotado, pressupõe também a “probabilidade do direito”.

Eis a redação do citado dispositivo:

Art. 300. A tutela de urgência será concedida quando houver elementos que evidenciem a probabilidade do direito e o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo.

A tutela de urgência pode ser requerida basicamente de duas formas: *a)* na própria petição inicial da demanda principal, de forma semelhante ao regramento até então vigente; ou *b)* em caráter antecedente, antes mesmo do ajuizamento da ação principal, na forma disciplinada no art. 303 do CPC/2015, caso em que a parte autora deve indicar na petição inicial que pretende aditá-la para complementação de sua argumentação (art. 303, § 5º, CPC/2015).

Destaque-se que a estabilização da tutela antecipada prevista no art. 304 do CPC/2015 somente se aplica à tutela antecipada concedida em caráter antecedente, uma vez que, com a estabilização, o processo é extinto (art. 304, § 1º, CPC/2015).

Assentadas tais premissas sobre a tutela provisória, passo ao exame do caso concreto.

Caso concreto

Com o fito de contextualizar a controvérsia, trago a seguir texto extraído do sítio eletrônico da ANTT (http://www.antt.gov.br/cargas/arquivos/PEF__Pagamento_Eletronico_de_Frete.html):

"Em 15 de dezembro de 2009, foi editada a Medida Provisória nº 472. Ao ser analisada pelo Congresso Nacional, incluiu-se o artigo 5º-A na Lei nº 11.442/2007. Dessa forma, o legislador determinou que o pagamento pelo serviço de transporte realizado por Transportadores Autônomos de Cargas - TAC, por Empresas de Transporte de Cargas - ETC com até três veículos ou por membros de uma Cooperativa de Transportadores de Carga - CTC fosse somente realizado por meio de crédito em conta depósito mantida por instituição bancária ou por outro meio de pagamento regulado pela ANTT, vedando assim o uso da Carta-Frete. Com isso, surgiram os conceitos do Pagamento Eletrônico de Frete (PEF) e de Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete - IPEFs, que visam centralizar e organizar o mercado acessório ao mercado do Transporte Rodoviário de Cargas.

Em abril de 2011, foi publicada a Resolução ANTT nº 3.658/2011 para regulamentar o Pagamento Eletrônico de Frete, previsto na Lei nº Lei nº 11.442/2007. Nessa temática, além de assuntos relacionados ao transporte, a ANTT assumiu a habilitação das Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete - IPEFs.

A Resolução ANTT nº 3.658/2011 foi substituída pela Resolução ANTT nº 5.862, de 17 de dezembro de 2019 (com vigência a partir de 16/01/2020), após a realização da Audiência Pública nº 004/2019. Entre as alterações incorporadas na nova regulação do tema, destaca-se a obrigatoriedade de emissão do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT para todas as operações do transporte rodoviário remunerado de cargas, em decorrência do disposto no art. 7º da Lei nº 13.703/2019, que estabeleceu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. No entanto, destaque-se que essa obrigação, para o caso de contratação de transportadores que não são TAC ou equiparados, só passará a vigorar após 60 dias da entrada em vigor da Resolução ANTT nº 5.862/2019, ou seja, no dia 16/03/2020.*

Os procedimentos para cadastramento da Operação de Transporte e correspondente geração do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT), quando realizados por meio das Instituições de Pagamento Eletrônico de Frete (IPEFs), foi estabelecido por meio da Portaria nº 019, de 20 de janeiro de 2020, que entrará em vigor no dia 16/03/2020."

Com efeito, antes da mencionada Resolução, a geração do CIOT não era obrigatória em toda contratação de transporte de carga, mas apenas no caso de TAC, TAC-equiparado ou cooperativa com até três veículos em sua frota cadastrados na ANTT. Doravante, toda e qualquer operação de transportes rodoviário de cargas deve obter o CIOT, sob pena de cometimento de infração administrativa.

Ocorre que, de acordo com a nota técnica emitida pela Agência Nacional de Transportes Terrestre (Evento 1, OUT6), um número muito reduzido dos CIOTs foram emitidos por meio da modalidade gratuita, isso ocorria em razão do pequeno número de empresas habilitadas como IPEF, "o que pode sugerir que há uma

barreira no registro do CIOT pela IPEFs por este canal, fazendo com que os contratantes tenham que obrigatoriamente pagar por um serviço que poderia ser gratuito" (Evento 1, OUT6, p. 3).

Ainda da nota técnica, percebe-se que a nova Resolução decorre de uma baixa adesão espontânea dos regulados à Resolução então vigente. Incumbe ainda mencionar que o registro do CIOT tem como escopo o controle dos pagamentos eletrônicos pela própria agência reguladora. Ora, não me parece razoável atribuir um ônus aos regulados, em prol de facilitar uma atividade (o controle) que deve ser feito pela ANTT. Admitir-se tal situação ensejaria uma indevida transferência de encargo.

Até este momento, as instituições de pagamento eletrônico de frete devem disponibilizar meio gratuito para geração do CIOT, entretanto, diante dos dados que indicam a baixa penetração dos sistemas gratuitos, tem-se que o sistema atual não é adequado para enfrentar tal situação. Vislumbra-se que a partir do momento em que **todos os transportes de carga** passem a necessitar de tal documento a situação se agravará sobremaneira.

O art. 5º, II da Resolução prevê que os contratantes/subcontratantes poderão se valer do sistema gratuito da ANTT. No entanto, tal sistema ainda não foi disponibilizado aos regulados:

"Art. 5º O contratante ou, quando houver, o subcontratante do transporte, deverá cadastrar a Operação de Transporte, com subsequente geração e recebimento do CIOT, por meio de:

I - IPEF; ou

II - integração dos sistemas dos contratantes ou subcontratantes com os sistemas da ANTT, para as operações de transporte em que são partes.

[...]

Art. 25 As IPEFs terão 15 (quinze) dias para adequar seus sistemas informatizados, a contar da data de entrada em vigor desta Resolução.

§1º Até a adequação dos sistemas, no prazo mencionado no caput, a obrigatoriedade de cadastrar a Operação de Transporte e da correspondente geração do CIOT será aplicável aos casos de contratação ou subcontratação de TAC e TAC-equivalente.

§2º O inciso II do art. 5º desta Resolução entrará em vigor em 240 (duzentos e quarenta) dias, a contar da vigência desta Resolução."

O uso desses canais alternativos/gratuitos deverá ser facultativo ao contratante, o que não se observa caso os efeitos da resolução passem a ter vigência a partir de 16/03/2020, porquanto esses

canais ainda não estão disponíveis. Nesse contexto, as empresas contratantes seriam indevidamente oneradas, visto que obrigadas a pagar pelo serviço.

Assim sendo, até que os meios alternativos - gratuitos - estejam disponíveis, não poderá prevalecer a obrigatoriedade de geração do CIOT.

Diante desse quadro, **defiro o pedido de tutela de urgência** para determinar a suspensão dos efeitos da Resolução ANTT nº 5.862/2019 até que seja efetivamente possível optar pela IPEF ou sistema integrado para cadastrar a operação de transporte e emitir o CIOT

2. Cite-se a parte ré para responder, no prazo de 30 (trinta) dias, contados na forma do art. 335, III, c/c art. 231, V, ambos do CPC/2015.

3. Apresentada a contestação e alegando a parte ré quaisquer das matérias enumeradas nos artigos 350 e 351 do CPC/2015, intime-se a parte autora para réplica, no prazo de 15 (quinze) dias, ocasião em que deverá declinar as provas que pretende produzir, sob pena de preclusão.

4. Tudo cumprido e nenhuma prova sendo requerida, façam-me os autos conclusos para sentença.

Documento eletrônico assinado por **RAFAEL LAGO SALAPATA, Juiz Federal**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **710010438961v8** e do código CRC **a1aadfe0**.

Informações adicionais da assinatura:
Signatário (a): RAFAEL LAGO SALAPATA
Data e Hora: 4/3/2020, às 17:57:28

5000741-97.2020.4.04.7115

710010438961.V8