

Excelentíssima Sra. Ministra Presidente do Supremo Tribunal Federal.

Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil – ATR BRASIL, pessoa jurídica de direito privado de âmbito nacional, inscrita no CNPJ sob nº CNPJ n. 61.911.864/0001-41, com sede à Rua Prudente de Moraes, 1871, sala 41, Ribeirão Preto, SP, CEP 14020-055, representante do segmento de serviços de transporte rodoviário de “commodities”, reunindo empresas nacionais que têm por objeto social a prestação desses serviços, com frota própria ou com o concurso de motoristas autônomos, vem respeitosamente à presença dessa egrégia Corte, na qualidade de substituta processual e neste ato representada por seu advogado infra-assinado, conforme a inclusa procuração (documento anexo), subscrita pela presidente da entidade requerente, conforme Ata de Reunião do Conselho de Administração de 14.06.2016 (documento anexo), com fulcro no artigo 102, inciso I, alíneas “a” e “p”, da Constituição Federal, ajuizar a presente

Ação Direta de Inconstitucionalidade

Com Pedido de Tutela de Urgência

em face da Medida Provisória 832, de 27 maio de 2018, publicada na mesma data no Diário Oficial da União, em face da **União Federal**, nos seguintes termos:

I - Da legitimidade ativa para a causa

Enquadrada no artigo 103, inciso IX, da Constituição Federal, a requerente, uma associação de classe de âmbito nacional, atende ao requisito extrínscico de admissibilidade da ação relativo à legitimidade ativa. Aponta, nesse sentido, para a jurisprudência dessa egrégia Corte quando reconhece a legitimidade de associação de âmbito nacional que preenche os requisitos de pertinência temática e interesse homogêneo dos associados em face do conteúdo da norma impugnada, conforme registram o boletim Informativo STF e o site “Jus Brasil”, a saber:

ADI 2.154 e ADI 2258, Rel. Min. Sepúlveda Pertence (Informativo STF)

O Tribunal iniciou julgamento de duas ações diretas de inconstitucionalidade parcial omissiva e positiva ajuizadas pela Confederação Nacional das Profissões Liberais - CNPL e pelo Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil - OAB contra dispositivos da Lei 9.868/99, que dispõe sobre o processo e julgamento da ação direta de inconstitucionalidade - ADI e da ação declaratória de constitucionalidade - ADC perante o Supremo Tribunal Federal. Preliminarmente, o Tribunal rejeitou a alegação de ilegitimidade ativa da CNPL, por entender que a legitimação em tese para a ação direta conferida às confederações sindicais e entidades nacionais de classe, na medida em que as inclui no rol dos sujeitos do processo de controle abstrato de constitucionalidade, constitui prerrogativa, cujo exercício e cuja defesa se inserem, por si mesmos, no âmbito dos fins institucionais da corporação, não havendo, assim, como negar a relação de pertinência entre estes fins e o questionamento da higidez constitucional da lei que dispõe sobre o processo de ação direta e, por conseguinte, o exercício da prerrogativa constitucional de sua instauração.

ADI 2.794, Rel. Min. Sepúlveda Pertence (site “Jus Brasil”)

I. ADIn: legitimidade ativa: "entidade de classe de âmbito nacional" (art. 103, IX, CF): Associação Nacional dos Membros do Ministério Público - CONAMP 1. Ao

julgar, a ADIn 3153-AgR, 12.08.04, Pertence, Inf STF 356, o plenário do Supremo Tribunal abandonou o entendimento que excluía as entidades de classe de segundo grau - as chamadas "associações de associações" - do rol dos legitimados à ação direta. 2. De qualquer sorte, no novo estatuto da CONAMP - agora Associação Nacional dos Membros do Ministério Público - a qualidade de "associados efetivos" ficou adstrita às pessoas físicas integrantes da categoria, - o que bastaria a satisfazer a antiga jurisprudência restritiva. II. ADIn: pertinência temática. Presença da relação de pertinência temática entre a finalidade institucional da entidade requerente e a questão constitucional objeto da ação direta, que diz com a demarcação entre as atribuições de segmentos do Ministério Público da União - o Federal e o do Distrito Federal. III. ADIn: possibilidade jurídica, dado que a organização e as funções institucionais do Ministério Público têm assento constitucional. IV. Atribuições do Ministério Público: matéria não sujeita à reserva absoluta de lei complementar: improcedência da alegação de inconstitucionalidade formal do art. 66, §1º, do Código Civil (L. 10.406, de 10.1.2002). Supremo Tribunal Federal STF

Por outro lado, em julgamento de matéria alusiva à legitimidade “ad causam”, objeto da ADI 3381, distribuída à douta relatoria da eminente Presidente desse egrégio tribunal, fora decretada a ilegitimidade de Associação, porém sob o fundamento segundo o qual não havia homogeneidade de atividades no âmbito do quadro associativo. À toda evidência não é o caso da presente ação, razão pela qual a requerente traz esse precedente com o único propósito de demonstrar que o rol de associados (documento anexo) exerce a mesma atividade econômica e, por isso, recebe com idêntica apreensão a norma impugnada.

Isto posto, a requerente sustenta a presença do requisito de admissibilidade vinculado à legitimidade ativa “ad causam”, haja vista que consta de seu Estatuto (documento anexo) a defesa dos interesses dos associados, notadamente o princípio constitucional da livre-iniciativa, expressamente consignado em seu 2º, letra “h”, bem como mostra-se inequívoca a homogeneidade da natureza dos serviços prestados, vale dizer, a estrita vocação dos associados para a realização de serviços de transporte rodoviário de cargas mediante remuneração, cujo tabelamento

de frete introduzido pela MP 832/2018, nas circunstâncias que serão assinaladas, constitui fator de alto risco para a atividade econômica exercida por todos os associados, sem exceção.

Outrossim, ainda no plano da regularidade da substituição, a requerente traz à colação trecho da r. decisão de egrégio Tribunal Regional Federal da 1ª Região, lavrada nos seguintes termos: “Tratando-se de mandado de segurança coletivo, não se exige, a teor do artigo 5º, inciso LXX, da Constituição Federal, a juntada aos autos de autorizações individuais dos associados ou mesmo a lista com os nomes respectivos, conforme decidido pelo Supremo Tribunal Federal no RE-573.232/SC. Entretanto, para análise da utilidade e necessidade da tutela jurisdicional, é mister que a Associação comprove, por ocasião da propositura da ação, ao menos, que possui nos seus quadros associados que, ainda que potencialmente, possam ser atingidos pelo ato de autoridade cujos efeitos pretende sustar ou desconstituir.” (TRF1, MAS n. 162535320144013801/MG, Rel. Des. Fed. Marcos Augusto de Sousa, 8ª. Turma, julgado em 18.09.2015)

“Mutatis mutandis”, a requerente junta a esta petição inicial a relação de associados que nesta data integram o quadro associativo, revelando tratar-se de empresas de transporte rodoviário de cargas, expostas portanto às conseqüências da fixação governamental de preços mínimos, decorrente de imposição legal, apartada, no entanto, de um dos princípios constitucionais que fundamentam a República Federativa do Brasil, inscrito no artigo 1º, inciso IV, que é o princípio da livre-iniciativa, também contemplado no Estatuto da requerente.

II – MP 832/2018 que dispõe sobre o estabelecimento de tabela de preços.

A requerente postula a declaração de inconstitucionalidade da íntegra da Medida Provisória nº 832 de 27 de maio de 2018 (documento anexo), adotada pelo excelentíssimo Sr. Presidente da República, que instituiu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, regulamentada pela Resolução n. 5820, de 30 de maio de 2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (documento anexo).

Referida MP 832/2018, sob o pálio de atender às reivindicações dos motoristas autônomos, que protagonizaram o movimento de paralisação dos transportes em todo o território nacional a partir de 21 de maio próximo passado, introduziu uma tabela de “preços mínimos vinculantes”, que, na prática, “derruba” a atividade econômica exercida pelas empresas de transporte que atuam no segmento de granéis, posto que são estas que oportunizam o recrutamento dos serviços dos motoristas autônomos em larga escala, seguindo a lógica das safras.

Nesse sentido, eis o que prescrevem os artigos 1º e 2º da indigitada Medida Provisória:

“Art. 1º Fica instituída a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.”

“Art. 2º A Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas tem a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado.”

O artigo 3º da MP 832/2018 arrola as modalidades de transporte, verificando-se de plano a heterogeneidade da carga e, em consequência, a diversidade de operações de transporte para atender a demandas específicas.

Os associados da requerente atuam predominantemente no transporte de carga a granel (líquida ou seca), modalidade consignada no artigo 3º, inciso II, da MP 832/2018, justamente o segmento de transporte rodoviário que arregimenta o motorista autônomo em grande escala.

Segue-se que a fixação de preços mínimos vinculantes não atinge com a mesma gravidade e força a generalidade dos segmentos ou perfis de empresas de transporte rodoviário, mas principalmente aquelas que se utilizam intensivamente dos serviços de motoristas autônomos, como é o caso dos associados.

Essa constatação, contudo, não elide o fato inequívoco de que a instituição do tabelamento de preço do transporte rodoviário de cargas, sem embargo de sua inconstitucionalidade, fere a economia de mercado como um todo, em seu conteúdo macroeconômico, porque constitui um precedente perigoso e apto a sufocar, emergencialmente, qualquer movimento semelhante, originário de atividades econômicas que possuam poder de negociação que, a exemplo dos motoristas autônomos, possa colocar em risco a segurança social do País.

O artigo 5º estabelece que a ANTT publicará a metodologia e a tabela com os preços mínimos referentes ao quilômetro rodado na

realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades das cargas definidas no artigo 3º, acrescentando em seu parágrafo 1º que a publicação da tabela ocorrerá até os dias 20 de janeiro de 20 de julho de cada ano, atrelando, no parágrafo 2º, os preços do transporte ao Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA na hipótese em que a tabela não seja publicada.

No âmbito da regulamentação, a ANTT publicou a Resolução n. 5.820, de 30 de maio de 2018, com vigência na data de sua publicação (documento anexo), apresentando a metodologia de cálculo para se alcançar os preços mínimos instituídos pela Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, objeto da MP 832/2018.

Decorre do texto normativo que a partir de 30 de maio do corrente ano, o setor estará atrelado ao tabelamento do valor do frete para o serviço de transporte rodoviário de cargas. O controle será exercido pelo próprio governo federal, semestralmente, por meio da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Em suma, os preços do transporte foram fixados e deixam de oscilar segundo as leis de mercado, garantindo um privilégio sobretudo aos motoristas autônomos, que vai impactar o segmento de transporte rodoviário de cargas de graneis que utiliza intensivamente os serviços de motoristas autônomos.

Nesse ponto, insta salientar que a requerente não censurou o movimento dos autônomos em seu nascedouro, posto que reconhecia a frustração do motorista autônomo na razão em que este não lograra sensibilizar as autoridades federais para as dificuldades vivenciadas por essa força autônoma de trabalho, sendo certo que o primitivo móvel da reivindicação residia na oscilação do preço do óleo diesel, que a Petrobrás,

atuando empresarialmente, majorava segundo a variação verificada no mercado internacional.

Evidente que por detrás do fato objetivo dos aumentos de preço do óleo diesel, subsistia uma histórica ausência ou ineficiência de gestão da atividade econômica exercida pelos autônomos, associada a um paternalismo de Estado, que muito colaborou para que os serviços prestados por eles sucumbisse diante de uma realidade de custos para a qual jamais se prepararam.

III – Causas históricas das carências dos motoristas autônomos

Os estudos sobre as causas políticas e macroeconômicas do movimento deflagrado pelos motoristas autônomos vicejaram nos últimos dias, trazendo à superfície a prática de políticas de Estado equivocadas e que suscitaram, e.g., a oferta de serviços de transporte rodoviário incompatível com a demanda, máxime considerando a instabilidade político-econômica do país, manifestamente agravada no último triênio pelos fatos que falam por si.

A requerente traz à colação trechos de análises publicadas por institutos, periódicos e entidades de nomeada que debatem de forma reveladora as razões do movimento dos motoristas autônomos e as consequências das medidas editadas pelo governo federal.

Confederação Nacional da Indústria - CNI

Fonte: odiario.com (28.05.2018)

A CNI alega que “a fixação de preços mínimos infringe o princípio da livre-iniciativa e é ineficaz”, além de não corrigir o problema de excesso de oferta de caminhões no mercado.

A entidade defende ainda a idéia de que o tabelamento do frete inevitavelmente levará a um aumento geral de preços para a população brasileira, em função da alta dependência rodoviária. “Além disso, de acordo com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), há um elevado risco de que a fixação de preços mínimos resultará na cartelização do setor, com consequências danosas para toda a economia.”

Apenas a retomada do crescimento será capaz de reverter o atual quadro do setor de transporte de carga rodoviária, defende a entidade empresarial, que ainda classifica as ações do governo como “soluções paliativas e de baixa efetividade”.

Instituto Ludwig Von Mises Brasil - IMB

O Instituto Ludwig Von Mises Brasil - IMB, dedicado à produção de estudos econômicos e defensor da livre-iniciativa e economia de mercado, considerado pelo quarto ano consecutivo pela Forbes como o think-tank liberal de maior influência digital do mundo fora dos EUA, publicou matéria sobre o movimento dos motoristas autônomos e a contrapartida do governo federal, da qual a requerente colhe os seguintes trechos:

“Essa é a regra: no setor público, categorias fazem greve por um aumento salarial e manutenção (ou mesmo ampliação) de mordomias. O pagador de impostos banca as exigências. No setor privado, fazem greve por reserva de mercado, garantia de preços mínimos e isenções (esta última, uma demanda justa, desde que a isenção tributária não seja compensada sobre outros setores, que é o que sempre acontece). O consumidor banca as exigências.

No caso específico dos caminhoneiros ..., embora utilizassem um linguajar com sotaque anti-Estado, exigindo a redução de impostos (CIDE, PIS/COFINS e ICMS) sobre o diesel, as reais demandas eram muito mais estatizantes do que libertárias.

E isso ficou comprovado pelas medidas provisórias editadas pelo governo para satisfazer as demandas da categoria.”

Na sequência, o IMB enfrenta a MP 832/2018, que prescreveu a tabela de fretes:

“Essa (MP 832/2018) também não há como disfarçar: é uma política de imposição de preços mínimos, cujo efeito é impedir a entrada de novos e pequenos concorrentes. O autor deste projeto de lei é o deputado federal Assis do Couto, do PT do Paraná.

Na prática, o governo federal está dizendo que nenhum frete pode custar menos que o valor estipulado por burocratas em conluio com caminhoneiros O governo ao estipular preços mínimos significa a abolição do mais salutar efeito do livre mercado e da livre concorrência, que é exatamente a queda (ou a contenção) de preços.

Mas as consequências são ainda piores: se um caminhoneiro novato estiver tentando entrar no mercado e quiser oferecer preços menores exatamente para tentar se estabelecer e conseguir um nicho, ele agora estará proibido disso, por força de lei. E se, por acaso, ele ainda assim quiser cobrar um preço baixo, poderá ser preso.

De novo: tal medida representa a abolição da livre concorrência, erigindo uma barreira à entrada de novos concorrentes no mercado de transportes. Representa também uma reserva de mercado para os caminhoneiros e transportadoras já estabelecidos.

Desnecessário ressaltar que, havendo agora um piso para o frete, a tendência é que haja uma alta nos preços, principalmente dos alimentos. (Redução no preço do diesel é uma redução de custo, a qual não necessariamente leva a uma redução de preços; redução de preços só ocorre quando há livre concorrência).

Como apoiar isso?

Portanto, eis o resumo da ópera: mais reserva de mercado, imposição de preços mínimos para frete, restrição à entrada de novos concorrentes, mais centralização sob o governo federal, controle de preços do diesel, aumento de subsídios, repasses de dinheiro de impostos para a Petrobras e para importadoras de combustível, aumento do déficit orçamentário (o que implicará aumento da dívida pública) e aumento de impostos sobre outros setores.

É absolutamente impossível apoiar isso.

E, no final, essa era a real pauta dos caminhoneiros ...: conseguir benefícios (à custa de quem quer que fosse). O fato de eles terem utilizado um linguajar anti-Estado (e, convenhamos, xingar políticos de ladrões já deixou há muito de ser uma postura anti-Estado; virou convencional) não oculta o fato de que, na prática, suas exigências eram por mais Estado (desde que o Estado agora fosse a seu favor) e por menos livre concorrência.

(grifos no original)

Gazeta do Povo

“A efetividade das medidas anunciadas pelo governo federal ... é incerta. A criação de uma tabela com valores mínimos de frete, por exemplo, pode não funcionar ... e gerar uma espécie de mercado paralelo em que, com pouco serviço, autônomos aceitem trabalhar por menos que o estabelecido.

Uma das causas na base da insatisfação e dos problemas dos transportadores seria a falta de demanda por fretes, resultado da economia fraca em um setor inundado de caminhões novos. De 2012 a 2014, quase 430 mil veículos pesados chegaram às rodovias, segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA).

Esse número teria sido inflado com a ajuda de programas de subsídio e financiamento oferecidos durante os governos petistas para aquecer a economia, e teria gerado uma busca insustentável por caminhões novos, deslocada da real demanda do setor. Em 2015, 2016 e 2017, o número de licenciamentos de veículos novos caiu vertiginosamente para 172 mil nos três anos somados – uma redução de 60% em relação aos três anos anteriores, indicando que o tamanho do mercado poderia ser menor que na primeira metade da década.

Acordo com caminhoneiros é um show do velho estatismo brasileiro. O excesso de oferta de fretes pressiona o preço do serviço para baixo. Nesse cenário, medidas para cortar o preço do combustível ou fixar um piso para o frete resolvem pouco. A tabela de fretes pode ser desrespeitada por caminhoneiros autônomos que estiverem sem serviço e precisam dos contratos, mesmo que a preços achatados.

Houve crédito subsidiado via Finame, para caminhões, só que a recuperação não veio. Sem dúvida, houve excesso de frete, com caminhões disponíveis, sem consumo para esse serviço.

Como reflexo do quadro de pouco serviço, somado a uma tabela para manter os preços dos fretes mais altos, o resultado deve ser mais inflação. Entidades da indústria e da agricultura já reclamam da tabela ...

Segundo Wagner Parente, diretor da Consultoria Barral M Jorge, "... a saída do tabelamento de preços foi uma solução fácil e imediata, que o governo teve de apresentar. O estabelecimento do preço tem mais de uma variável e é complicado fazer isso por norma. Vai criar distorções".

O estabelecimento de uma tabela de preços mínimos pode ser inconstitucional, já que a Constituição Federal define que a livre concorrência é um princípio que deve ser assegurado. Essa é a visão defendida por técnicos do governo, especialistas e a CNI."

Revista Exame

A turbulência entre os caminhoneiros começou a ser gestada há muito tempo e não será resolvida com as medidas anunciadas pelo governo.

É o que mostram os números do setor e sugerem economistas ouvidos por EXAME. Veja a cronologia que culminou na atual crise, ainda não equacionada:

Estímulo ao setor: excesso de oferta

Em 2009, o governo criou o Programa de Sustentação ao Investimento (PSI) como reação à crise financeira internacional.

Ele incluía financiamento via BNDES de bens como caminhões com juros bem menores e prazos bem mais longos daqueles de mercado; associações e montadoras aplaudiram.

Uma análise do economista Ricardo Gallo mostra que de 2008 a 2014, a frota cresceu 5% ao ano enquanto o PIB do setor de transportes crescia cerca de metade disso.

Crise econômica: queda de demanda

O aumento da frota de caminhões brasileira se deparou, a partir de 2014, com a eclosão da crise econômica mais profunda da história do país.

O setor de transportes terrestres teve duas quedas consecutivas de 10,4% em 2015 e 2016, com recuperação ínfima de 0,9% em 2017.

“Gerou esse excedente, o preço cai e as margens são achatadas. E o autônomo, quando a margem é baixa, quer trabalhar mais e por um preço maior. É como um desempregado ou subempregado, mas que não entra na estatística de desemprego porque ao está atrás de vaga”, resume Paulo Lins, economista do Ibre/FGV.

A “solução” encontrada foi tabelar o frete com um piso, uma demanda dos autônomos desde 1990. Mas a experiência econômica mostra que alguém sempre paga o preço da rigidez. “Ou o pessoal começa a furar o piso, e daí ele não serve pra nada ou isso vai ser racionado, não tem demanda pra todo mundo. Alguém vai ficar de fora e resta ver quem vai ser”, diz Alexandre Schwartzman, ex-diretor de Assuntos Internacionais do Banco Central (BC)

IV – Fundamentação, regulação jurídica e funções da ação escolhida

Baseada nas correntes de pensamento econômico atuais e idôneas retro apontadas, sustenta a requerente que a MP 832/2018 sobre restabelecer uma política superada de engessamento de preços, apresenta-se desde logo com os dias contados, eis que opera na senda de garantir preços mínimos para os motoristas autônomos, mediante ato de força, que a dinâmica da vida econômica irá derrogar. Nesse passo, cumpre examinar a questão sob o prisma constitucional.

O controle concentrado exercido abstratamente tem por finalidade precípua a defesa da ordem constitucional objetiva, razão pela qual o processo constitucional objetivo poder ser instaurado

independentemente da existência de uma lide ou de lesões concretas a direitos subjetivos.

Objetivo geral da ADIn é impedir que norma contrária à Constituição permaneça no ordenamento jurídico, comprometendo a regularidade do sistema normativo por violar a supremacia constitucional. Procura-se, dessa forma, assegurar que a norma constitucional será imposta inclusive em relação aos poderes estatais. A aplicação de atos normativos inconstitucionais que costumam ter grande repercussão social gera danos de difícil reparação, sendo recomendada sua eliminação célere e definitiva.

Além de preservar a supremacia constitucional, a ADIn, tal como as demais ações do controle de constitucionalidade concentrado, objetiva preservar a segurança jurídica, impedindo que surjam decisões discrepantes sobre a constitucionalidade.

A Ação Direta de Inconstitucionalidade é regulamentada pela Lei 9.868/99 e possui fundamento nas alíneas “a” e “p” do inciso I do artigo 102, da Constituição Federal de 1988 e deve ser ajuizada perante o STF, contra leis ou atos normativos federais ou estaduais que contrariem a Constituição Federal, admitindo-se a concessão do pedido em caráter cautelar.

V – Descrição e análise da norma impugnada

A requerente impugna a íntegra da MP 832/2018, que instituiu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, tornando conseqüentemente ineficaz a Resolução 5.820/2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

A indigitada Medida Provisória, em seu artigo 2º, registra que tal política “ ... tem a finalidade de promover condições razoáveis à realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar a adequada retribuição ao serviço prestado”.

Fato público e notório, o governo federal, debilitado em sua força moral e enfraquecido pelo quadro econômico, que as políticas de Estado ajudaram a deformar, conforme assinalado alhures na análise econômica dos fatos, sentiu-se obrigado a ceder. E ao fazê-lo, trouxe à tona um expediente ultrapassado, em desuso, rechaçado pela experiência e pelos pensadores econômicos, e, ademais, que trazia em seu bojo inconstitucionalidades flagrantes. Com efeito, o governo federal impôs o tabelamento de preços do transporte rodoviário de cargas ao mercado e se arrogou o direito de controlá-los, doravante.

Ao adotar a MP 832/2018, o governo federal, a um só tempo, contrariou normas pétreas da Constituição da República e outros dispositivos constitucionais, a saber:

Art. 1º. - A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados, e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

.....

IV – os valores sociais do trabalho e da livre-iniciativa; (grifei)

.....

Parágrafo único. Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de seus representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição. (grifei)

Art. 3º. Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:

I – Construir uma sociedade livre, justa e solidária; (grifei)

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos seguintes termos:

.....

II – ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei; (grifei)

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre-iniciativa, tem por fim assegurar a todos, existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: (grifei)

.....

IV – livre concorrência; (grifei)

.....

§4º - A lei reprimirá o abuso do poder econômico que visa à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros; (grifei)

Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado. (grifei)

Art. 178. A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre (grifei)

A interpretação dos textos constitucionais transcritos revela o sistemático zelo do constituinte pela garantia das liberdades e a consistente vedação à intervenção estatal em seara onde devem transitar soberanas a livre-iniciativa e a concorrência. Isto decorre da inspiração inequívoca da Constituição Federal nos princípios que situam o Estado no plano de sujeição à vontade soberana do povo, razão pela qual veda praticar atos de governo que, de algum modo, afrontem aqueles princípios.

Com efeito, o Estado brasileiro poderia e deveria atuar na ordenação dos sistemas de transporte por força do que dispõe o artigo 174, da CF. Mas, nesse particular, “data venia”, vem falhando há décadas, revelando-se incapaz de regular e incentivar as mudanças de orientação na logística nacional, de molde a evitar o colapso do sistema de transporte composto por todos os seus modais, desaguando, afinal, em situações críticas que expõem a fragilidade das políticas públicas voltadas ao setor.

Em suma, com fulcro nos dispositivos constitucionais elencados, a requerente sustenta que a MP 832/2018, rompendo os limites constitucionais a que está submetida a produção normativa infraconstitucional, adentrou no terreno pantanoso da inconstitucionalidade, devendo ser extirpada do ordenamento jurídico, como medida asséptica e corretiva, hábil a recolocar nos trilhos a economia de mercado em um estado de direito.

VI – Interesse subjetivo dos associados. Consequências políticas do processo objetivo.

Sem prejuízo das inconstitucionalidades que gravam a Medida Provisória 832/2018, cabalmente demonstradas, ocorre que do ponto vista prático, isto é, sob o ângulo da aplicação da tabela de preços aos serviços de transporte rodoviário de cargas, com vigência desde o dia 30 de maio passado, ocorre uma variável operacional no transporte de carga a granel, principalmente de grãos, que restou inteiramente desprezada pelo governo federal.

A requerente refere-se a uma variável operacional no transporte de grãos. A variável operacional decorre da subcontratação de motorista autônomo, que é normalmente praticada no transporte de grãos para abastecimento interno e exportação, notadamente no período de safra. Sendo assim, quando o associado subcontrata o motorista autônomo, agora de acordo com a MP 832/2018, a ajuste deverá observar o mínimo estabelecido na tabela implantada pelo governo federal.

Ocorre, Excelso Pretório, que o valor do frete pago ao motorista autônomo até a vigência da MP 832/2018 era regido pelas leis de mercado, contra as quais não se poderia investir, mesmo porque erguia-se robusta jurisprudência no sentido de que ao empresário cabe o risco do negócio.

Agora, com a tabela, o valor do frete que deve ser pago ao motorista autônomo igualou e até superou o valor que o contratante original do transporte (indústria e empresas do agronegócio) paga aos associados. Em outras palavras, os associados, em muitos casos, estarão recebendo frete menor do que aquele que deve pagar ao motorista autônomo, que é o seu subcontratado.

Notem. Isso irá acontecer amiúde, sem a possibilidade de reversão do quadro a curto e médio prazos, porque o Agronegócio e a Confederação Nacional da Indústria - CNI já notificaram através da mídia que não têm margem para absorver esse aumento de frete.

O jornal “O Estado de São Paulo”, na edição de 07.06.2018, traz a seguinte manchete “**ACORDO AMEAÇADO**”, e em seu caderno de Economia & Negócios (documento anexo) relata que a questionada tabela de preços introduzida pela Medida Provisória 832/2018 “... está em revisão por pressão do agronegócio. No planalto - diz a matéria - há o temor em contrariar um lado ou outro da disputa. A avaliação, além disso, é que o tabelamento é inconstitucional, porque fere o princípio da livre concorrência.” (grifei)

Observe-se a gravidade do problema, na medida em que no centro do debate está o serviço de transporte rodoviário prestado pelos associados, vinculado ao escoamento da produção de grãos para abastecer o consumo interno e atender ao mercado internacional. Trata-se de uma operação que requer milhares de caminhões nas estradas. À toda evidência, o problema não é irrelevante. A tabela do governo federal, que decreta o fim da livre-iniciativa e da concorrência para “acalmar” uma categoria furiosa, irá, ao fim e ao cabo, liquidar as empresas de transporte rodoviário de “commodities” e, com estas, os motoristas autônomos, porque estes dependem visceralmente daqueles.

Do exposto, a requerente pretende sublinhar que a conta-frete do associado não fecha. Não só o agronegócio e a Confederação Nacional da Indústria - CNI se posicionaram contra a possibilidade de rever o valor do frete que seus representados pagam aos associados da requerente, como também, no plano das relações negociais diretas entre associados e clientes, estes últimos foram taxativos ao recusar o repasse do aumento decretado na tabela do governo federal. Com efeito, não há possibilidade de negociação de repasse do valor do frete com o contratante (indústria e agronegócio).

Para ilustrar a magnitude do problema carreado aos associados, observe-se o abismo que separa os valores dos fretes praticados antes e depois da MP 832/2018, tomando-se como base os Conhecimentos de Transporte emitidos antes do Acordo (documentos anexos), a saber:

Exemplo 1:

- Guaíra/SP até Ribeirão Preto/SP / sem frete de retorno
- Veículo: bitrem de 7 eixos
- Distância: 137,4
- Antes da MP 832/2018: R\$ 984,96 (Conhecimento de Transporte 0017903)

- Depois da MP 832/2018: R\$2.128,98 (*)

Exemplo 2:

- Guaira/SP até Guar/SP / sem frete de retorno
- Veículo: bitrem de 7 eixos
- Distância: 69,1
- Antes da MP 832/2018: R\$ 440,32 (Conhecimento de Transporte 0018123)
- Depois da MP 832/2018: R\$1.226,82 (*)

(*) www.tabelasdefrete.com.br/p/calculo-carreteiro

Eis o interesse subjetivo que permeia a presente ação.

Quanto às conseqncias políticas do processo objetivo, cumpre salientar que a declaração de inconstitucionalidade corresponde a um interesse geral, pois todos desejam ver o ordenamento livre de normas inconstitucionais. Afirma-se, assim, que a requerente atua no interesse da preservação da segurança jurídica e não no interesse exclusivo dos associados.

Porém, o sentido acima muda se atribuirmos ao termo “interesse” um contudo político ou econmico. Muitas pessoas e grupos têm interesse particular em ver mantida uma lei inconstitucional. A edição de um ato normativo satisfaz certos interesses políticos e econmicos e a eventual declaração de inconstitucionalidade seguramente os prejudica.

Dessa forma, o conceito de interesse subjetivo não desnatura o processo objetivo. Muitos interesses subjetivos são protegidos pela Constituição e sua análise faz parte da atividade hermenêutica do julgador.

O estreito relacionamento entre esse controle e a realidade social inclui, em primeiro lugar, os interesses legalmente protegidos de quem participa do processo objetivo. Em segundo lugar, as razões motivam sua atuação processual. Em terceiro lugar, elementos “reais” que influenciam a interpretação das normas em debate.

A peculiar intensidade do poder decisório e criativo da Corte Constitucional é indicada na jurisprudência do STF mediante referências ao caráter político do controle abstrato. Antes da entrada em vigor da Constituição Federal de 1988, afirmou-se que o controle abstrato é de “natureza política”, considerando as formas judiciais “mera forma”. Alguns anos depois, foi afirmado que “o processo objetivo de controle de constitucionalidade tem forma jurisdicional, mas é, na verdade, o exercício de uma função política do Supremo Tribunal Federal”.

VII - Aplicação dos princípios da razoabilidade, proporcionalidade ou ponderação.

O ato do governo federal ao incluir o tabelamento de preços do transporte rodoviário no “pacote” de medidas para fazer cessar o movimento dos motoristas autônomos foi de natureza paternalista, resultado da ausência de crítica sobre a natureza do ato normativo, seu conteúdo e conseqüências de interesse geral.

Mas, a Medida Provisória 832/2018 assinalou em seu artigo 2º que a política de preços implantada tinha a finalidade de promover condições razoáveis à realização dos fretes no território nacional. O que a norma

teria querido dizer com essa declaração? Supostamente que o valor do frete então praticado não era razoável para os motoristas autônomos. E se não era, por que não era? Sobre esse ponto, a requerente remete essa egrégia Corte às percucientes análises econômicas e políticas trazidas à colação na presente inicial (vide item III – Causas históricas das carências dos motoristas autônomos).

Mas, admitindo-se que o valor do frete praticado no mercado não era de molde a promover a justa remuneração do serviço, caberia a adoção de medidas compatíveis com o preconizado no artigo 174, da Constituição Federal, vale dizer, a fiscalização, incentivo e planejamento da atividade econômica em risco, reduzindo a carga tributária e eliminando entraves operacionais, tais como a absurda cobrança de pedágio sobre eixos mantidos suspensos em caminhões trafegando vazios, uma anomalia inacreditável que as unidades da federação insistiam em prestigiar.

Portanto, razoável seria atacar apenas os pontos que poderiam ser manejados constitucionalmente pelo governo federal sem afronta aos princípios constitucionais que regem o funcionamento de uma economia de mercado, evitando o monumental desgaste que seria a introdução de um tabelamento de frete, fato que, afinal, restou materializado na MP 832/2018, ora impugnada.

VIII - Tutela urgente

A requerente, à guisa de atualização dos fatos verificados a partir da vigência da MP 832/2018, deixa consignado que os agentes da Agência

Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, em todo o território nacional, estão efetuando fiscalizações de caminhões com a finalidade de verificar se a MP 832/2018 está sendo aplicada. Tal iniciativa era esperada.

Segundo estabelece o artigo 5º, §4º, da MP 832/2018, a infração às normas impositivas, notadamente a tabela de preços mínimos, sujeita o infrator "... a indenizar o transportador em valor equivalente ao dobro do que seria devido, descontado o valor já pago." Não há previsão de aplicação de multa decorrente do poder administrativo de polícia.

Portanto, a hipótese é de indenização com destinatário certo, que gira na órbita civil, que poderá ser demandada pelo motorista em face do contratante do transporte (proprietário da carga/embarcador) ou da empresa de transporte que subcontrata o motorista autônomo.

Contudo, diante do quadro de insegurança jurídica decorrente do tabelamento de preços, abre-se espaço para o conflito de interesses entre os motoristas autônomos e os associados, e entre estes e os contratantes, sendo crível prever-se um monumental contencioso entre as partes componentes da cadeia logística, tendo como pano de fundo a inconstitucionalidade da Medida Provisória 832/2018.

Significa dizer, "in tribus verbis", que não só a MP 832/2018 está inquinada de sonoras inconstitucionalidades, mas também as relações jurídicas no âmbito da cadeia logística foram abaladas em função do que objetivamente emana da norma impugnada, de sorte que se está a um passo de uma avalanche de medidas judiciais contra a imposição de preços oficial.

Aduz, nesse passo, que o fato da Medida Provisória 832/2018 ter entrado em vigor na data de sua publicação, estabeleceu uma crise instantânea entre as partes da cadeia logística. Conforme assinalado, os associados atuam em uma modalidade de transporte rodoviário (granéis sólidos) que implica a subcontratação em larga escala de motoristas autônomos. Com a tabela de preços mínimos, os associados estão situados entre duas colossais organizações, a saber, de um lado os motoristas autônomos subcontratados (contemplados com o preço mínimo) e, de outro, a indústria e o agronegócio (que são os contratantes do serviço e que não aceitam o repasse). Nenhum dos lados negocia, logo o impasse está criado. Por isso, ainda que a Medida Provisória seja mantida, o que se admite para argumentar, seria razoável conceder uma dilação de prazo para que as partes pudessem se acertar. No afã de dissolver o movimento, nem isso foi previsto pelo governo federal.

Pelo exposto, com fundamento no artigo 305 e ss. do Código de Processo Civil, presentes os requisitos da tutela de urgência estabelecidos no “caput”, do artigo 300, do citado diploma legal, vale dizer, a probabilidade do direito e o risco ao resultado útil do processo, que a postergação da apreciação desta ADIn iria comprometer irremediavelmente, a requerente pleiteia a prestação de tutela cautelar com o fito de que seja determinada, de plano, a suspensão da Medida Provisória 832, de 27 de maio de 2018, que instituiu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e, conseqüentemente, da Resolução n. 5.820/2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que regulamentou a referida MP.

Considerando, outrossim, a manifesta urgência da medida, postula seja o provimento concedido monocraticamente, de molde a fazer cessar

de imediato os efeitos da indigitada medida provisória, lesiva ao interesse geral e, em especial, aos associados que operam o serviço de transporte de granéis com o concurso de motoristas autônomos.

Com relação a esse último ponto, o Observatório da Jurisdição Constitucional (OJC) publicou texto no site conjur.com.br, sob a epígrafe Cautelares em ADI, subscrito pelo Dr. André Rufino do Vale, que traz a seguinte ponderação.

“A única via aberta para a decisão liminar monocrática em ADI, durante as atividades ordinárias do ano judiciário, encontra-se nos casos em que se verifique que a espera pelo julgamento da Sessão Plenária seguinte ao pedido da cautelar leve à perda de sua utilidade. Essa possibilidade não decorre, portanto, diretamente da sistemática da Lei 9.868/99, mas de um poder geral de cautela do Relator para evitar a consolidação de situações irremediáveis e preservar o resultado útil da ação. Seria possível conceber, também, em alguma medida, a aplicação analógica do artigo 5º, parágrafo 1º, da Lei 9.882/1999, referente à arguição de descumprimento de preceito fundamental, que permite a decisão cautelar monocrática “em caso de extrema urgência ou perigo de lesão grave”.
(gifei)

Fonte: Conselho Editorial do Observatório da Jurisdição Constitucional (OJC), do Instituto Brasileiro de Direito Público (IDP)

IX – O pedido

Em face do exposto, requer seja prestada a tutela de urgência para suspender a vigência da Medida Provisória n. 832, de 27 de maio de 2018 e, conseqüentemente, a Resolução 5.820, de 30 de maio de 2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Sucessivamente, ainda no plano cautelar, requer seja suspensa a vigência da Medida Provisória 832/2018 pelo prazo mínimo de 180 (cento e oitenta dias) para que, nesse interregno, os associados intentem uma renegociação dos contratos de transporte com os contratantes da prestação de serviços, de modo a tentar viabilizar a operação.

Requer, em caráter definitivo, seja declarada a inconstitucionalidade da Medida Provisória 832, de 27 de maio de 2018, ou, sucessivamente, a concessão de prazo de no mínimo 180 (cento e oitenta) dias para que os associados promovam a renegociação dos contratos, com suspensão da referida medida nesse período.

Requer, ainda, seja citado o ilustre Procurador-Geral da República, protestando pela produção de provas em direito admitidas.

Dá à causa o valor de R\$500.000,00 (quinhentos mil reais).

São termos em que,

P. Deferimento.

Ribeirão Preto, 06 de junho de 2018.

pp. Dr. Moacyr Francisco Ramos

OAB/SP 95.004

Anexos:

- Procuração
- Ata de Reunião do Conselho de Administração
- Rol de associados
- Estatuto
- Medida Provisória 832/2018
- Resolução n. 5.820/2018, da ANTT
- Recorte do jornal “O Estado de São Paulo”
- Conhecimentos de Transporte
- Guia de Recolhimento da União – GRU Cobrança
- Comprovante de recolhimento