



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA**  
**FACULDADE DE ECONOMIA**  
**DEPARTAMENTO DE ECONOMIA**

**DAIANE MORAIS SANTOS TORRES**  
**DIEGO MESSIAS**  
**RAFAEL PARISH**  
**TAÍSSA TERESA ROCHA BUSQUETS**

**A GREVE DOS CAMINHONEIROS E SUAS CONSEQUÊNCIAS PARA A**  
**ECONOMIA**

**Salvador**  
**2021**

**DAIANE MORAIS SANTOS TORRES**

**DIEGO MESSIAS**

**RAFAEL PARISH**

**TAÍSSA TERESA ROCHA BUSQUETS**

**A GREVE DOS CAMINHONEIROS E SUAS CONSEQUÊNCIAS PARA A  
ECONOMIA**

Trabalho acadêmico apresentado para fins de avaliação, como requisito parcial para aprovação da disciplina ECOB40 – Introdução à Economia, ofertada pela Faculdade de Economia da Universidade Federal da Bahia.

Orientador: Arismar Sodré

**Salvador**

**2021**

“Só uma crise, real ou percebida, produz mudança real”

Milton Friedman, economista norte-americano

## RESUMO

A greve dos caminhoneiros foi um movimento organizado por caminhoneiros autônomos, com apoio de maior parte da sociedade brasileira e adesão de diversos setores da população economicamente ativa. A paralisação, também conhecida como “Crise do Diesel”, teve início em 21 de maio de 2018 e durou cerca de dez dias. A princípio, houve bastante adesão popular ao movimento. Mas devido aos impactos gerados pela crise, marcados principalmente pelo desabastecimento de cidades por todo o país, que por consequência causaram uma alta dos preços de diversos produtos (incluindo alimentação e insumos em hospitais e farmácias), além da instabilidade do mercado de ações, sobretudo de grandes empresas como a Ambev e a própria Petrobras, esse apoio foi diminuindo gradativamente, até o dia em que o movimento chegou ao fim. Alguns afirmam que a paralisação se tratou de um locaute com motivações políticas, mas é inegável que a greve dos caminhoneiros reacendeu um debate sobre a dependência da economia em relação à categoria e ao escoamento da produção através das rodovias.

Palavras-chave: Greve dos caminhoneiros. Crise do Diesel. Mercado de ações. Desabastecimento. Petrobras. Ambev. Locaute

## **ABSTRACT**

The truckers' strike was a movement organized by autonomous truckers, with support from most of Brazilian society and adherence by various sectors of the economically active population. The stoppage, also known as “Diesel Crisis”, started on May 21, 2018 and lasted for about ten days. At first, there was a lot of popular adherence to the movement. But due to the impacts generated by the crisis, marked mainly by the shortage of cities across the country, which consequently caused a rise in the prices of various products (including food and supplies in hospitals and pharmacies), in addition to the instability of the stock market, especially from large companies such as Ambev and Petrobrás, this support gradually diminished, until the day the movement came to an end. Some people claim that the stoppage was a locaute with politically motivated, but it's undeniable that the truckers' strike rekindled a debate about the economy's dependence on the category and the production outflow through the highways.

Key-works: Truckers' strike. Diesel Crisis. Stock Market Shortage. Petrobras. Ambev. Locaute.

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

Figura 1 – Índice de popularidade da greve, segundo o Datafolha 8

Figura 2 – Opinião pública acerca da continuidade da greve, segundo o Datafolha 9

Figura 3 – O Impacto Econômico da Greve nas ações da Petrobrás em 2018 segundo a BOVESPA 15

Figura 4 – O Impacto Econômico da Greve nas ações da AMBEV em 2018 segundo a BOVESPA .16

Figura 5 – Forte oscilação do IBOV, gerada pela greve dos caminhoneiros de 201817

Figura 6 – Comparativo entre o movimento de queda do IBOV durante duas crises: a greve dos caminhoneiros e a crise da Covid-1918

Figura 7 – Comparativo entre o movimento de queda do IBOV nas duas crises e recuperação posterior na volta de sua máxima.19

Figura 8 – Distância em pontos da máxima anterior a mínima da crise 19

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b>	<b>7</b>
<b>2. CAPÍTULO I – ASPECTOS SOCIAIS</b>	<b>8</b>
2.1 O INÍCIO DA GREVE, RECEPÇÃO SOCIAL	8
<b>2.1.1 Grupos sociais e políticos que apoiaram, ou não, os caminhoneiros</b>	<b>10</b>
2.2 REAÇÕES GOVERNAMENTAIS E SUA RECEPÇÃO PELA SOCIEDADE	11
2.3 RESULTADOS CAUSADOS PELA GREVE NO ÂMBITO SOCIAL	13
<b>2.3.1 Como foi o fim da greve</b>	<b>13</b>
<b>4. CAPÍTULO III – ASPECTOS ECONÔMICOS</b>	<b>15</b>
4.1 IMPACTO DA GREVE DOS CAMINHONEIROS NO MERCADO DE AÇÕES	15
<b>4.1.1 PETR4 – Contrato representativo das ações preferenciais* da Petrobras.</b>	<b>15</b>
<b>4.1.2 Ambev</b>	<b>16</b>
<b>4.1.3 Ibovespa</b>	<b>17</b>
<b>CONCLUSÃO</b>	<b>21</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>22</b>
<b>GLOSSÁRIO</b>	<b>23</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>24</b>

## **1. INTRODUÇÃO**

A paralisação que ficou conhecida como “Greve dos Caminhoneiros” ocorreu durante o final do governo Michel Temer, e teve duração de 10 dias. O movimento foi organizado por caminhoneiros autônomos, e gradativamente foi recebendo apoio de outros setores da sociedade, sobretudo políticos.

O principal motivo que ocasionou essa paralisação foi a mudança da política de preços para os combustíveis por parte da Petrobrás (em especial, o Diesel), que passou a realizar ajustes diários nos valores cobrados nas refinarias pelos combustíveis. Além disso, em julho de 2017, o governo aumentou a alíquota do PIS/Confins sobre os combustíveis para R\$ 0,21 por litro do Diesel, no intuito de aumentar a sua arrecadação. Portanto, o litro do Diesel ficou 12,5% mais caro nas bombas, o que gerou bastante insatisfação à categoria.

Os reflexos da greve logo foram sentidos por toda a população brasileira, que precisou enfrentar o desabastecimento de insumos e produtos, além da alta dos preços. Portanto, as consequências se deram principalmente no âmbito econômico, mas houve impactos também do ponto de vista social, jurídico e político, onde o movimento refletiu também a impopularidade do então presidente da república em exercício daquele período.

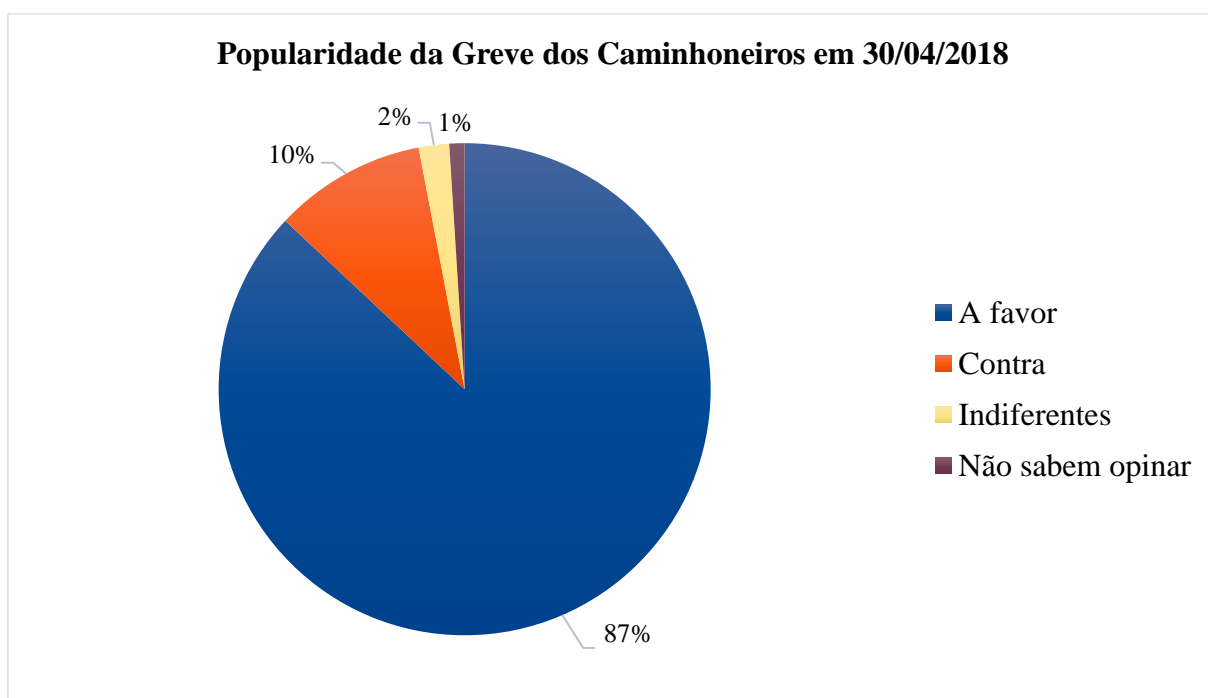
Em contrapartida, o Palácio do Planalto apontou indícios de que houve leniência dos empregadores, a ponto de levantar a hipótese de que a greve poderia ter sido coordenada e incentivada por empresários, o que categoriza como locaute. Nessas condições, a prática é considerada um crime, portanto ilegal. Porém, mesmo com o envolvimento de sindicatos, que assumiram a liderança das negociações com o governo federal, não existia uma liderança que representasse de fato os interesses dos caminhoneiros, uma vez que as orientações eram passadas através das redes sociais, sobretudo grupos de WhatsApp.



## 2. CAPÍTULO I – ASPECTOS SOCIAIS

### 2.1 O INÍCIO DA GREVE, RECEPÇÃO SOCIAL

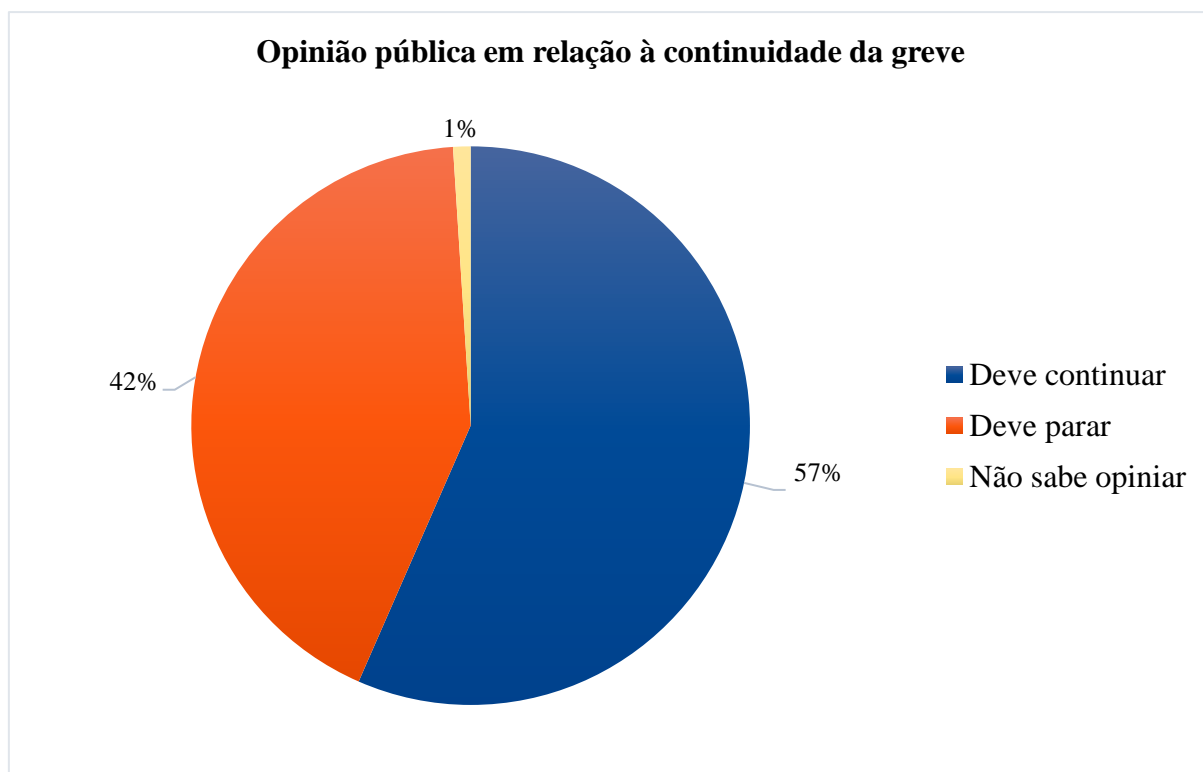
No dia 21 de maio de 2018, uma paralisação de caminhoneiros autônomos, com extensão nacional e repercussão internacional, também chamada de crise do Diesel, foi iniciada durando oficialmente até o dia 30 de maio, com a intervenção das forças do Exército Brasileiro e Polícia Rodoviária Federal, para desbloquear as rodovias. A greve se deu por manifestações contra os reajustes imprevisíveis nos preços dos combustíveis, feitos pela estatal Petrobras diariamente, pelo fim da cobrança de pedágio por eixo suspenso e pelo fim do PIS/Cofins sobre o diesel, trazendo a atenção de todo o país a importância da classe para o abastecimento nacional.



*Figura 1 - Pesquisa Datafolha, com o objetivo de revelar o índice de popularidade da greve. Fonte: G1.*

Inicialmente a recepção social foi majoritariamente de solidariedade à categoria. Como todo brasileiro sofre as consequências do aumento dos combustíveis, seja para abastecer o próprio carro ou no aumento da passagem de ônibus, havia o entendimento popular de que os preços estavam realmente instáveis e prejudicando a população. De acordo com a ABCAM (Associação Brasileira dos Caminhoneiros), a adesão ao protesto subiu de 200 mil para mais de 300 mil profissionais, nos primeiros dias da greve.

Contudo, com a passagem dos dias e os reflexos pela falta de abastecimento nas cidades estarem sendo cada vez mais fortes, a população foi mudando de opinião: com os mercados, postos e farmácias ficando vazios, o sentimento geral foi se modificando. Com o enfrentamento das consequências da greve, muitos brasileiros pararam de sentir solidariedade pelo movimento.



*Figura 2 - Pesquisa Datafolha para revelar a opinião pública acerca da continuidade da greve. Fonte: G1.*

Ainda nos primeiros dias da greve, pelo menos cinco cidades do Rio Grande do Sul haviam decretado situação de calamidade pública, devido à falta de abastecimento, enquanto cidades em outros quatro estados declararam estado de emergência. A paralisação e os bloqueios das rodovias em 24 estados e no Distrito Federal causaram uma carência de alimentos e remédios por todo o Brasil e a escassez e aumento nos preços da gasolina. Além disso, houve a suspensão de diversas aulas e provas, assim como a redução das frotas de ônibus e o cancelamento de diversos voos pelo Brasil.

Por causa da dificuldade no abastecimento de combustível, várias empresas começaram a reduzir as frotas de ônibus em circulação em todo o Brasil. Em Recife, em horário de pico, das 5 horas às 8 horas, a circulação dos ônibus foi reduzida de 10% a 30%, segundo o órgão gestor, a Grande Recife Consórcio de Transporte. O consórcio autorizou as empresas a reduzirem a circulação de metade dos veículos fora do horário de pico, 8h às 17h, para economizar combustível e garantir a volta dos trabalhadores para suas casas ao fim do expediente. Em nota,

pelo consórcio *“essas medidas contingenciais são uma medida de prolongar o serviço de transporte público o máximo possível até uma solução definitiva por parte do governo federal”*. Já o Rio de Janeiro operava com 67% do total de sua frota, informou a Fetranspor (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro). Na capital, apenas metade da frota do BRT estava funcionando.

Ademais, o abastecimento de alimentos também foi duramente afetado: após três dias de greve a maior capital do país sofreu seus primeiros impactos. Em São Paulo, na Ceasesp (Companhia de Entrepósitos e Armazéns Gerais de São Paulo), maior entreposto de frutas, verduras e legumes do Brasil, houve uma queda na quantidade de produtos vindos de outros Estados, seguido por um aumento dos preços. Alguns atacadistas tentaram se prevenir, antecipando as entregas de segunda-feira para domingo, já ciente de uma possível paralisação dos caminhoneiros, mas graças a extensão da greve, o setor de produtos Hortifrutigranjeiros foi um dos mais afetados por serem perecíveis, e isso levou a um aumento do preço desses produtos no comércio.

A paralisação durou por 11 dias, causando desabastecimento e prejuízo em diversos setores pelo Brasil, enfraquecendo o sentimento nacional de apoio a causa, tanto que após o fim da greve pelo uso das forças armadas, houveram tentativas de reacender o movimento no distrito federal, que não obtiveram êxito.

### **2.1.1 Grupos sociais e políticos que apoiaram, ou não, os caminhoneiros**

O movimento recebeu muitos apoios oficiais, inclusive de partidos políticos como o Partido Comunista Brasileiro (PCB), o Partido da Causa Operária (PCO) e o Partido Socialismo e Liberdade (PSOL), que entenderam o lado dos caminhoneiros grevistas, vendo neles uma oposição as recentes políticas impostas pela administração do presidente da Petrobrás, Pedro Parente.

Além do pronunciamento de diversos candidatos à presidência que prestaram apoio em alguns casos, como Álvaro Dias (PODE), Marina Silva (Rede), Ciro Gomes (PDT), Manuela d'Ávila (PCdoB), que endossaram o movimento e criticaram a Petrobrás e o governo Temer. Houve também os candidatos “em cima do muro”, que apoiaram o movimento, mas condenaram a paralisação, tais quais, o atual Presidente Jair Bolsonaro (Sem partido), Paulo Rabello de Castro (PSC) e Geraldo Alckmin (PSDB).

Outras categorias que também se uniram à paralisação foram: em São Paulo, aderiram os motoristas de vans; em Brasília e em Porto Alegre, os motoboys, bem como os motoristas do Uber. No Rio Grande do Sul, agricultores se somaram ao movimento, além de transportadoras por todo o Brasil e a Federação Única dos Petroleiros (FUP) que decidiu aderir às paralisações, comunicando que a partir da 0h de 30 de maio, os trabalhadores parariam as atividades por 72 horas, até às 23h 59min de 1.º de junho.

Apesar do apoio da Central Única dos Transportes (CUT) e outras centrais, o movimento não teve a participação da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que disse em nota: *"não participa, não incentiva e não apoia paralisações de caminhoneiros"*. A instituição diz ainda que não tem conhecimento de participação de empresas no movimento grevista e, se houver, o empresário responsável deverá ser punido.

Mesmo com o parecer da CNT, diversas empresas deixaram seus veículos na garagem durante o período de greve, com a justificativa de segurança, mas que na realidade apoiavam o movimento, pois em análise as reivindicações dos grevistas e pareceres oficiais constatasse que a maioria dos empresários adota discurso moderado, autônomos radicalizam, mas todos apoiam de forma ativa ou passiva as manifestações.

Os três eixos identificados no movimento são o inicial e principal, o primeiro formado pelos caminhoneiros autônomos, que radicalizaram jogando produtos fora e apedrejando veículos que furassem os bloqueios, o segundo, formado pelos sindicatos e associações dos autônomos, que puxados pelos seus filiados aderiram à greve, mas criticavam os excessos e balburdias, e por fim as empresas transportadoras, que concordavam com todas as razões da paralisação e aderiram a ela de forma indireta. Sendo o segundo e terceiro eixo mais moderado, eles estavam inclinados a aceitar uma trégua com o governo Temer, um acordo inclusive foi firmado no dia 24/05, contudo não respeitado pelos caminhoneiros autônomos.

## 2.2 REAÇÕES GOVERNAMENTAIS E SUA RECEPÇÃO PELA SOCIEDADE

Com os primeiros bloqueios em 21 de maio, o governo anuncia uma reunião com representantes da categoria. No dia seguinte, com paralisações em 24 estados, o ministro da Fazenda, Eduardo Guardia, anuncia que o governo fez um acordo para zerar um dos impostos sobre o diesel e que acabará, em 2020, com a desoneração da folha em todos os setores. Em 23 de maio, o desabastecimento leva a reduções nas linhas de ônibus, suspensão dos prazos dos Correios,

esvaziamento de frigoríferos e hortifrútiis, fazendo com que o então presidente Temer peça uma "trégua" de dois ou três dias aos caminhoneiros para encontrar uma "solução satisfatória". A Petrobras anuncia redução de 10 por cento no diesel.

Com a recusa dos grevistas a aderir a "trégua", a calamidade é instaurada: em 24 de maio, o ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, anuncia que conseguiram chegar a um acordo e que suspenderiam a greve nacional por 15 dias. Entretanto, duas entidades que representam autônomos, a União Nacional dos Caminhoneiros e a Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), não corroboram o acordo, dando continuidade ao movimento.

No dia seguinte, a lista de aeroportos que ficam sem combustível aumenta. A falta de combustível limita circulação de ambulâncias e cancela cirurgias em alguns estados. As universidades federais suspendem aulas por causa da greve. Em resposta, o então presidente Temer aciona as Forças Armadas através da garantia da lei e da ordem, para desbloquear as estradas. No dia seguinte, o ministro Carlos Marun afirmou que o governo começará a aplicar multas no valor de cem mil reais por hora parada aos empresários do transporte. Em nota, o governo alegou convicção de estar havendo a prática de locaute por parte de empresários do transporte e abriu inquéritos junto à Polícia Federal. Ainda durante o dia, havia 596 pontos ativos de bloqueios pelo país.

O movimento que estava sofrendo com as medidas de resposta do governo ganha mais força, e no dia 27 de maio, petroleiros começam a aderir às paralisações e a realizar protestos; como na Refinaria Presidente Getúlio Vargas no Paraná, em resposta à polícia federal, abre diversos inquéritos para investigar a manifestação e faz vários pedidos de prisão, todos negados pela justiça.

No dia 31 de maio, a maioria dos estados amanhece sem bloqueios. Com a intervenção das forças armadas, chegaram a ser registrados atos em apenas cinco estados, mas eles foram encerrados ao longo da manhã. Até o final do dia, um grupo de caminhoneiros mantinham protesto apenas no Porto de Santos, que foi encerrado no dia seguinte em 01 de junho de 2018. Como atitude final, é anunciado o nome de Ivan Monteiro para ocupar o cargo da presidência da Petrobrás.

## 2.3 RESULTADOS CAUSADOS PELA GREVE NO ÂMBITO SOCIAL

O movimento trouxe a atenção dos brasileiros à dependência da população do sistema de abastecimento pelas estradas. Apesar da extensão territorial nacional, o uso de ferrovias não é o mais utilizado no Brasil. A greve demonstrou a importância de uma categoria tão socialmente esquecida até aquele momento.

Apontando todos os problemas ligados a alta de combustíveis e taxas cobradas aos caminhoneiros, foram exaltadas outras questões, como a má qualidade das estradas brasileiras, a insatisfação com a gestão em questão da Petrobrás, a capacidade de unificação dos trabalhadores, que através principalmente de redes sociais, exaltasse o WhatsApp e fossem capazes de organizar e manter um movimento nacional em 24 estados, gerando uma paralização de 11 dias em incontáveis pontos pelo país, trazendo a adesão de outros diversos grupos e categorias, e aumentando ainda mais a rejeição do governo Temer pela maneira como foi encerrada a greve.

### 2.3.1 Como foi o fim da greve

Em 25 de maio, diante da proporção que tomou o movimento da greve dos caminhoneiros, o então presidente Michel Temer anunciou que usaria as Forças Armadas através da Garantia da Lei e da Ordem (GLO) para a desobstrução das estradas no país. Segundo Temer, a situação estaria fora de controle e o governo deve mostrar que não tolerará abusos, que segundo dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), já somavam mais de 275 pontos de bloqueio, somente em rodovias federais. A decisão foi tomada em reunião emergencial com ministros, já que apesar de um acordo entre o Palácio do Planalto e líderes dos caminhoneiros para que a greve fosse suspensa imediatamente, fechado na noite do dia 24, os protestos continuaram no dia seguinte, causando a continuação dos transtornos nacionais

Após a decisão do presidente, o Comandante do Exército, General Eduardo Villas Bôas, determinou “a imediata mobilização de todo o efetivo da força para ser empregada tão logo o presidente Michel Temer realize o pronunciamento anunciando formalmente a operação de desobstrução das ruas ocupadas pelo movimento de caminhoneiros”. No mesmo dia, a Advocacia-geral da União (AGU) acionou o Supremo Tribunal Federal (STF), para que a greve dos caminhoneiros seja declarada ilegal. No mesmo dia, à tarde, a Abcam pediu que caminhoneiros retirem interdições nas rodovias, e rapidamente o ministro do STF, Alexandre

de Moraes, concedeu uma liminar autorizando o uso das forças de segurança pública à desbloquearem as rodovias ocupadas por caminhoneiros grevistas.

No dia do pronunciamento do então presidente Temer à Anistia Internacional condenou o uso das Forças Armadas contra o protesto de caminhoneiros e declarou em nota que *“a autorização e convocação do uso das Forças Armadas para desocupar as rodovias obstruídas por caminhoneiros em greve é extremamente preocupante. O papel das Forças Armadas não é atuar em protestos, manifestações e greves. A liberdade de expressão e manifestação são um direito humano”*. Já o jornal francês “Le Monde” reforçou as críticas ao uso das Forças Armadas dizendo “a crise expõe a fragilidade do governo do Presidente Michel Temer”, pois enquanto a Anistia Internacional viu o uso das Forças Armadas como “extremamente preocupante”. Houve protestos no Senado, enquanto centrais sindicais, partidos políticos e pré-candidatos às eleições presidenciais tomavam lados com relação aos grevistas e o uso das forças armadas.

Mesmo com o uso das forças armadas ainda haviam bloqueios no até o dia 01/06/2018, e a retomada da normalidade foi gradual, caminhoneiros autônomos não ficaram satisfeitos com a forma que algumas demandas foram atendidas, e requeriam mais medidas.

Devido à exaustão da sociedade geral e a preocupação com o desabastecimento nas cidades, houve a comemoração por parcelas da população com o fim da greve. Mesmo ainda havendo muito apoio e comoção nacional, o desabastecimento de postos de gasolina, hospitais e supermercados já havia gerado prejuízos altíssimos a população, que em sua maioria ficou satisfeita com as demandas parcialmente atendidas e a volta à normalidade do abastecimento nacional.

### **3. CAPÍTULO II - ASPECTOS JURÍDICOS DA GREVE DOS CAMINHONEIROS**

Os modais de transporte são as diferentes possibilidades de transporte de cargas levando em consideração as variáveis que podem interferir nesse processo, como a agilidade e infraestrutura. Cada um dos modais utilizados tem custos e prazos associados. No Brasil há cinco possibilidades de modais de transporte, são eles: rodoviário, ferroviário, hidroviário, dutoviário e aeroviário. Porém, não é difícil responder qual o modal prioritariamente usado para transporte de cargas aqui no Brasil, o rodoviário. O Brasil é o país com maior concentração de carga nas rodovias em todo o mundo. Esse modal é funcional e de baixo custo, na prática ele gera para as empresas apenas despesas diretas com combustível e pedágios, e indiretos com manutenção de veículos.

A importância das rodovias para o país é inquestionável, mais de 70% da produção do país é escoada pelas rodovias. Além disso, as rodovias servem para a circulação e deslocamento de passageiros. No entanto, especialistas do setor já tinham apontado que essa grande concentração brasileira em apenas um modal é um problema, sendo necessária a diversificação e ampliação de outros modais, como ferroviário e hidroviário. A política de transporte de cargas no Brasil deve articular os diferentes modais aproveitando as potencialidades de cada região do extenso território brasileiro.

Já houveram outras manifestações dos caminhoneiros para demonstrar a sua insatisfação com o preço dos combustíveis, como a ocorrida em 2015. No entanto, a greve dos caminhoneiros ocorrida em 2018 colocou em xeque a opção de transporte de cargas e passageiros no Brasil. Ela impactou sobremaneira a vida dos brasileiros. A paralisação resultou na interrupção de fornecimento de gasolina, voos aéreos, aulas, distribuição de alimentos, remédios e outros bens e atividades.

No direito brasileiro o exercício do direito de greve está assegurado no art 9º da constituição federal como um dos direitos fundamentais dos trabalhadores, os quais poderão por meio da greve defender direitos que acharem por bem defender. No caso dos caminhoneiros não se trata de greve típica, aquela de trabalhadores assalariados. Mas de uma massa de trabalhadores autônomos cuja motivação de reivindicação é a redução do preço do óleo diesel em razão de constantes reajustes.

Olhando a greve sobre a ótica dos caminhoneiros, não obstante a greve tenha sido motivada pelo desemprego, o incentivo à compra de caminhões, o desequilíbrio entre a oferta e a procura e a política de preços de combustíveis adotada pela Petrobras. O estopim da crise



foi, como já ressaltado, o aumento do preço do diesel. O movimento visava a redução dos tributos que encarecem o frete, Cide, PIS, Cofins, ICMS, bem como o fim do pedágio para o eixo suspenso. Portanto, greve profissional, política e social que é dirigida aos poderes públicos. O governo federal buscou uma composição amigável, reduzindo 10% do preço do diesel e zerando a Cide. Paralelamente a questão chegou ao supremo tribunal federal (STF) que através da concessão de liminar determinou a desobstrução das rodovias e autorizou a aplicação de multas em caso de descumprimento. No entanto, apesar de dez dos onze representantes sindicais terem aceitado o acordo, as rodovias não foram desobstruídas.

Em meio as consequências desastrosas da greve dos caminhoneiros para a economia, com perdas da ordem de bilhões de reais, também muitas e variadas consequências jurídicas puderam ser observadas. Destaque-se às multas diárias que se sucederam ao descumprimento da decisão em sede de liminar do STF, que deverão ser cobradas judicialmente.

Outro aspecto relevante foi que alguns municípios decretaram estado de calamidade instituído que permite em caso de perigo público a requisição de propriedade particular, podendo esses municípios confiscar combustível, por exemplo, e cabendo ao proprietário valer-se posteriormente do direito à indenização.

Além disso, foram observadas repercussões do ponto de vista da responsabilidade civil devendo os danos serem ressarcidos, art 927 do código civil; também de responsabilização penal, impedir transporte público conforme o art 262 do código penal; e o código de trânsito brasileiro que estabelece ser infração gravíssima estacionar veículo em rodovia, estipulando a pena de multa e pontos na carteira, art 151 V e 258 I.

Entre os infortúnios vividos pelos brasileiros destaca-se, em relação ao tráfego aéreo, por exemplo, o cancelamento de voos em razão da falta de combustíveis para abastecer as aeronaves. Nesse caso, sendo o passageiro surpreendido com o cancelamento do voo poderia optar pelo recebimento integral da passagem, incluindo a tarifa de embarque, ou remarcar o voo para data e horário de sua conveniência, sem custo algum. Nestas situações de atraso e cancelamento de voo, cabe à empresa prestar assistência material ao passageiro que diz respeito ao direito de comunicação após uma hora de atraso, à alimentação após duas horas de atraso e após quatro horas de atraso, serviço de hospedagem e, em caso de pernoite, serviço de traslado. A agência reguladora de aviação civil assegura que o direito de assistência material não pode ser suspenso em caso de força maior ou caso fortuito.

Nesse sentido não se pode admitir que os passageiros permaneçam nos saguões dos aeroportos sem obter qualquer informação ou assistência material por parte das empresas aéreas ou que não disponham de meios de comunicação ágeis para esclarecer e solucionar as demandas dos seus clientes. Não obstante, caso a empresa não providencie mitigar os efeitos conforme disposição da ANAC, o passageiro poderá aferir que a empresa não agiu conforme art 6º do código de defesa do consumidor, lei 8078 de 11 de setembro de 1990:

Art. 6º São direitos básicos do consumidor:

VI - a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos;

VII - o acesso aos órgãos judiciários e administrativos com vistas à prevenção ou reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos ou difusos, assegurada a proteção Jurídica, administrativa e técnica aos necessitados;

VIII - a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências;

X - a adequada e eficaz prestação dos serviços públicos em geral.

Destaque-se ainda que os possíveis atrasos e cancelamentos motivados pela greve dos caminhoneiros não excluem a obrigação de assistência aos passageiros por parte das empresas aéreas, posto que o caso fortuito interno, fato imprevisível e por isso inevitável, não exclui a responsabilidade do fornecedor porque faz parte de sua atividade ligando-se ao risco do próprio empreendimento.

Outro aspecto a se destacar é que a solução encontrada pelo governo através da medida provisória 832 de 27 de maio de 2018 que institui a política de preços mínimos nos transportes rodoviários de cargas para superar a greve dos caminhoneiros iniciou movimentação político-jurídica a respeito da ilegalidade e da viabilidade do controle prévio de preços que fere a constituição, precisamente os princípios da livre-iniciativa, art 1º IV CF/88, e da livre concorrência, art 170, IV CF/88. A constituição federal assegura a intervenção estatal para a fiscalização, incentivo e planejamento em seu artigo 174.

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; (Vide Lei nº 13.874, de 2019)

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:

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

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. (Vide Lei nº 13.874, de 2019)

§ 1º A lei estabelecerá as diretrizes e bases do planejamento do desenvolvimento nacional equilibrado, o qual incorporará e compatibilizará os planos nacionais e regionais de desenvolvimento.

§ 2º A lei apoiará e estimulará o cooperativismo e outras formas de associativismo.

Com a ressalva de que a legislação aprovada institucionaliza um cartel que constitui crime contra a ordem econômica, art 4º I e II da lei 8137/90, estimulando a cultura do tabelamento que existia no Brasil há anos e que foi difícil superar. Não se pode olvidar, nesse contexto, os aspectos negativos da legislação em questão, a MP 832, com destaque para o prejuízo a médio e longo prazo para o setor que se desejava beneficiar, desinvestimento em vários setores, possibilidade de queda na qualidade do produto e serviço, criação de mercado paralelo, diminuição da competitividade, risco de redução de incentivos à inovação e possibilidade de desvio de demanda a outros serviços.

Constitui crime contra a ordem econômica:

I - abusar do poder econômico, dominando o mercado ou eliminando, total ou parcialmente, a concorrência mediante:

a. ajuste ou acordo de empresas;

II - formar acordo, convênio, ajuste ou aliança entre ofertantes, visando:

b. à fixação artificial de preços ou quantidades vendidas ou produzidas;

- c. ao controle regionalizado do mercado por empresa ou grupo de empresas;
- d. ao controle, em detrimento da concorrência, de rede de distribuição ou de fornecedores.

III - discriminar preços de bens ou de prestação de serviços por ajustes ou acordo de grupo econômico, com o fim de estabelecer monopólio, ou de eliminar, total ou parcialmente, a concorrência;

IV - açambarcar, sonegar, destruir ou inutilizar bens de produção ou de consumo, com o fim de estabelecer monopólio ou de eliminar, total ou parcialmente, a concorrência;

V - provocar oscilação de preços em detrimento de empresa concorrente ou vendedor de matéria-prima, mediante ajuste ou acordo, ou por outro meio fraudulento;

VI - vender mercadorias abaixo do preço de custo, com o fim de impedir a concorrência;

VII - elevar sem justa causa o preço de bem ou serviço, valendo-se de posição dominante no mercado.

Pena - reclusão, de 2 (dois) a 5 (cinco) anos, ou multa.

Ainda sobre esse tema a lei de liberdade econômica, lei 13.874/19, estabelece em seu artigo 3º que :

Art. 3º São direitos de toda pessoa, natural ou jurídica, essenciais para o desenvolvimento e o crescimento econômicos do País, observado o disposto no parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal:

III - definir livremente, em mercados não regulados, o preço de produtos e de serviços como consequência de alterações da oferta e da demanda;

Em vinte dias de greve dos caminhoneiros os Procons autuaram cerca de 2.500 postos de combustíveis e 200 supermercados Brasil afora, a maioria pela prática de preço abusivo. A punição para ser aplicada deve levar em conta se o vendedor obteve vantagem excessiva sobre a clientela, devendo confrontar a nota da venda às notas de compra e outros custos. No entanto, em casos de flagrante abuso o procon pode atuar cautelarmente. A orientação para o consumidor é que exija a nota fiscal e provoque os órgãos de defesa e o ministério público.

A opção pelo regime capitalista não permite que esse irá se sobrepor aos princípios que regem a ordem econômica em nosso território. Em um cenário de crise econômica e política como o provocado pela greve dos caminhoneiros, não é justo ou legal utilizar a lei da oferta e da procura para justificar o aumento de preços abusivo de alimentos e combustíveis, acarretando ao consumidor onerosidade excessiva. Sobre o prisma do sistema da ordem econômica e da defesa do consumidor tais ações configuram práticas abusivas gerando extrema vantagem indevida ao fornecedor e onerosidade excessiva ao consumidor.

A constituição federal busca a defesa do consumidor como pode ser verificado nos artigos a seguir:

“Art. 5º.

(...)

XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;”

“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:

(...)

V - defesa do consumidor;”

O código de defesa do consumidor estabelece em seu artigo 39 que:

“Art. 39. É vedado ao fornecedor de produtos ou serviços, dentre outras práticas abusivas:

(...)

**V - exigir do consumidor vantagem manifestamente excessiva;**

(...)

**X - elevar sem justa causa o preço de produtos ou serviços.”**

Por fim, há de se observar que a greve dos caminhoneiros afetou inclusive as relações trabalhistas, como no caso de frentistas que não tinham trabalho a ser executado em virtude da ausência de combustíveis provocado pelo desabastecimento. Como se trata de situação excepcional, não poderá o empregado sofrer as consequências em seu salário, mas poderá o empregador exigir a reposição de horas no período de 45 dias, conforme disposição expressa do artigo 61, parágrafo 3º, da CLT.

## 4. CAPÍTULO III – ASPECTOS ECONÔMICOS

### 4.1 IMPACTO DA GREVE DOS CAMINHONEIROS NO MERCADO DE AÇÕES

Como já foi observado anteriormente, não foram apenas os âmbitos sociais e jurídicos que foram impactados pela Greve dos Caminhoneiros de 2018; a greve não apenas afetou a economia brasileira a nível de micro e macro, mas afetou também o mercado de ações do Brasil, tornando o país mais instável economicamente e diminuindo a confiança para investimentos internacionais e nacionais nas grandes empresas, que são muito importantes para o país. Isso fez com que muitas empresas demorassem o restante do ano inteiro para se recuperar dos prejuízos dessa crise. A seguir, essas informações serão demonstradas com algumas comparações e exemplos gráficos.

Na Bolsa, além do que se projeta de um crescimento menor do que antes se esperava para o país em 2018, a sequência de concessões do governo à categoria mexeu e ainda deve mexer com a dinâmica dos preços. E não foram apenas os papéis da Petrobras (**PETR4**), empresa que viu até Pedro Parente pedir demissão da presidência da companhia após dois anos, os expostos ao episódio. Há pelo menos dez ações que podem ser afetadas pelo acordo que envolveu o fim da paralisação dos caminhoneiros.

#### 4.1.1 PETR4 – Contrato representativo das ações preferenciais\* da Petrobras.

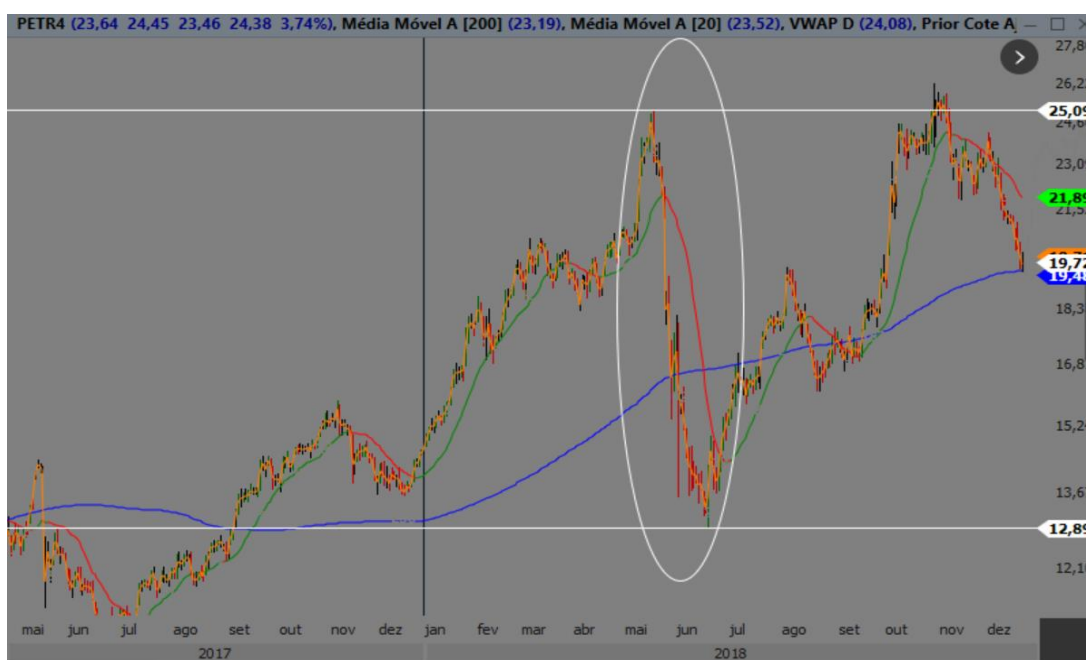


Figura 3 - O Impacto Econômico da Greve nas ações da Petrobrás em 2018 segundo a BOVESPA.



Como pode se observar no gráfico de ações prioritárias da empresa Petrobrás, negociado no código PETR4, num período de aproximadamente 12 dias, do dia 21 de maio ao dia 2 de junho perdeu 48,15% do seu valor de mercado negociado na Bolsa Brasileira.

**Legenda: \***

**A PETR4 é a ação preferencial:** tem esse nome porque possui preferência no pagamento de dividendos e outros direitos como juros sobre capital.

#### 4.1.2 Ambev

Contudo, a Petrobras não foi a única a sofrer: a Ambev logo foi impactada com os problemas da distribuição dos seus produtos. Em alguns lugares, o fornecimento dos seus produtos não só ficou escasso, mas foi interrompido pela greve, esse impacto inicial não parou por aí. Na negociação para o encerramento da greve, o governo teve que reduzir sua alíquota de IPI, o que afetou a relação entre custos e receitas da empresa de uma forma ruim.

Ao final de um ano, a empresa havia perdido 30% do seu valor de mercado, mas teve como principal aliada na luta contra o prejuízo da greve dos caminhoneiros a copa do mundo de 2018. A Companhia não paralisou a sua linha de produção durante o protesto dos caminhoneiros, e quando a Copa chegou, foi possível escoar os produtos estocados.

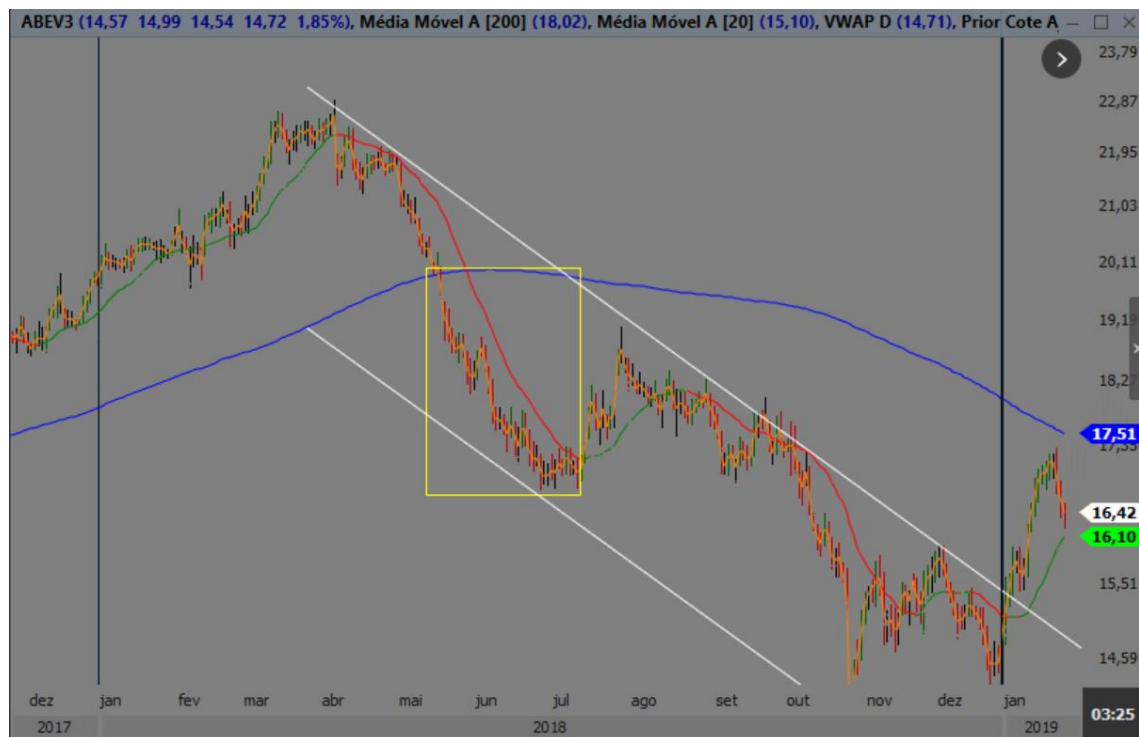


Figura 4 - O Impacto Econômico da Greve (Quadrado amarelo) nas ações da AMBEV em 2018 segundo a BOVESPA.

Análise na imagem anterior o gráfico representativo do valor de mercado das ações ordinárias da companhia AMBEV representado pela sigla ABEV3\*. O impacto da greve está sinalizado no quadrado amarelo e sua continuação como uma forte tendência de baixa representada pelo canal branco, durante o ano de 2018.

O governo também alterou de 20% para 4% a alíquota do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) incidente em preparações compostas, não alcoólicas, para elaboração de bebidas, como água mineral, água gaseificada e refrigerantes. A medida afeta os negócios da Ambev.

Legenda: \*

**A ABEV3 é a ação ordinária:** ela dá direito a voto nas assembleias da empresa

#### 4.1.3 Ibovespa

Complementando, pode-se ver uma análise sobre o impacto da greve dos caminhoneiros de 2018 no Ibovespa, no qual o termo significa Índice da Bolsa de Valores de São Paulo (IBOV). Ele representa uma carteira teórica das ações com maior negociabilidade na Bolsa de Valores Brasileira. Esse índice é um indicador de comportamento das ações mais negociadas na Bolsa, fazendo com que o IBOV seja conhecido como um termômetro econômico do mercado de ações do país dentro de um determinado período. Ele será analisado durante o ano de 2018, com enfoque no movimento feito por esse índice no período da greve e posterior a greve.



*Figura 5 – Forte oscilação do IBOV, gerada pela greve dos caminhoneiros de 2018.*

Aqui observa-se a forte oscilação que a greve dos caminhoneiros gerou no IBOV, um movimento de baixa de mais de 20%, tendo demorado aproximadamente 4 meses para retornar no seu valor antes da greve.

Um breve comparativo entre a greve dos caminhoneiros e a crise do Coronavírus em 2020: em números comparativos, a crise do Covid-19 foi tão forte que, mesmo anos depois fez o valor venal do índice Bovespa ser menor que a mínima relacionada à greve dos caminhoneiros.

A seguir, um comparativo entre os pontos de mínima nas duas ocasiões: na Greve dos Caminhoneiros, chegou-se a 68.945,43. Dois anos depois, e com a economia já recuperada, veio o Covid-19 e fez cair a incrível 61.740,55. Naquele momento em dois anos, o índice representativo das principais ações não tinha evoluído quase nada e ainda haverá tido depreciação.

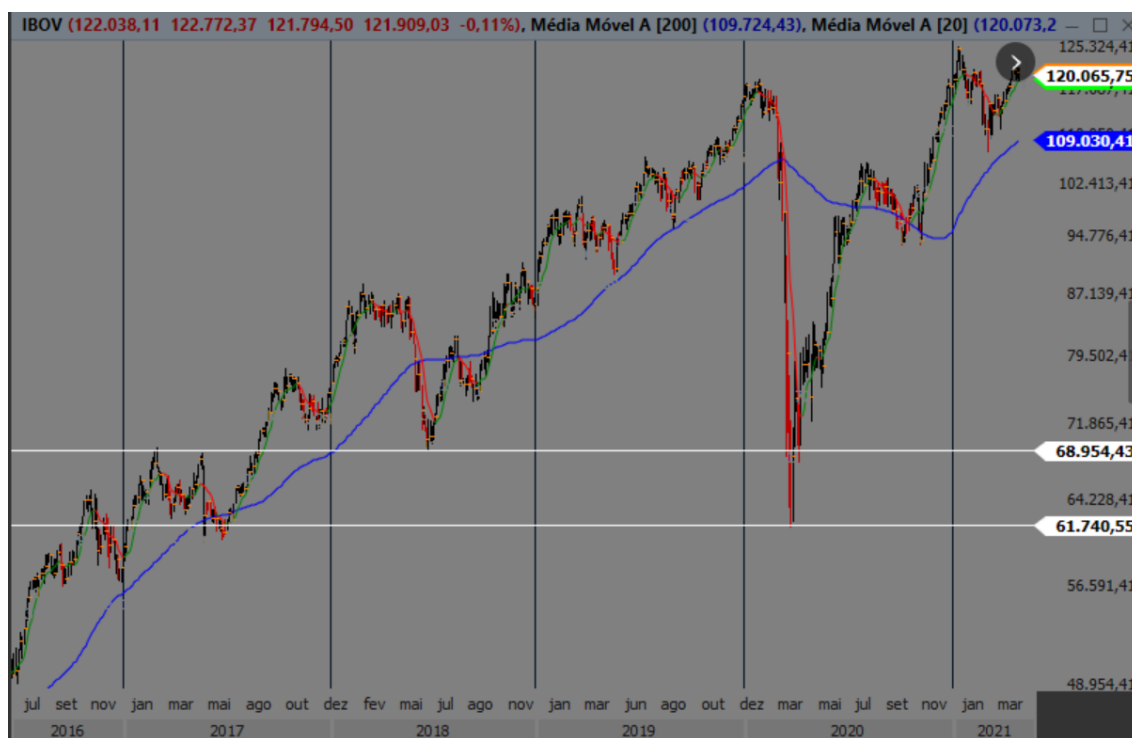


Figura 6 – Comparativo entre o movimento de queda do IBOV durante duas crises: a greve dos caminhoneiros e a crise da Covid-19

Na crise econômica do Covid-19, o IBOV desvalorizou um total de 48,07%, enquanto na greve dos caminhoneiros de 2018 caiu 20,16%. As mudanças na tributação dos impostos afetaram muito mais empresas específicas na Greve dos Caminhoneiros, mudanças estas que influenciam em algumas empresas até hoje, o que possibilitou que mesmo com uma queda mais forte o Covid tivesse se recuperado no mesmo período de tempo.



*Figura 7 - Comparativo entre o movimento de queda do IBOV nas duas “crises” e recuperação posterior na volta de sua máxima.*

Crises mundiais apenas são conhecidas assim por afetarem a maioria das Bolsas do Mundo, na próxima imagem teremos um comparativo entre uma crise mundial e uma crise nacional. Desta vez analisamos o mesmo Índice Bovespa no período de 2006 a 2020, e teremos marcado dentro dos retângulos a Crise do Sub-Prime e a Greve dos Caminhoneiros. Nestas variações analisamos o tamanho do movimento e suas influencias para o termômetro econômico brasileiro.



*Figura 8 - Distancia em pontos da máxima anterior a mínima da crise*

Na imagem anterior, vemos o comparativo entre a Crise de 2008 x Greve dos Caminhoneiros 2018, onde na Crise do Sub-prime, a bolsa caiu 42.147,21 pontos, enquanto na greve dos caminhoneiros, caiu 17.539,76 pontos.

Diante o exposto, observa-se que comparado a grandes crises mundiais a Greve dos Caminhoneiros teve um impacto fraco nas grandes empresas, contudo, ainda assim relevante principalmente naquelas que tiveram os seus custos alterados com as mudanças na tributação.

Segundo o IBGE o impacto entre abril e maio nos seus dias de fechamento dos principais índices foi:

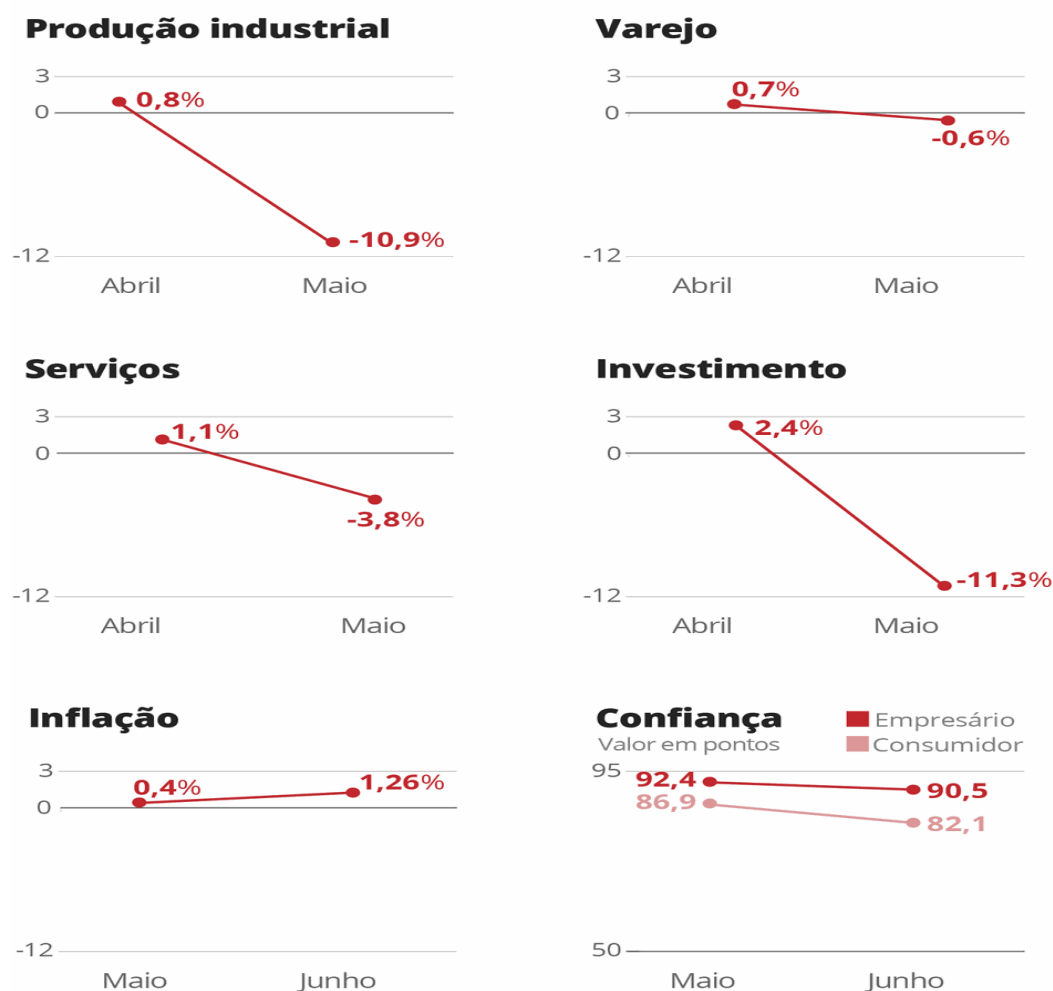


Figura 9 – IBGE, Ipea, Ibre/FGV

A definição básica de inflação é ser o aumento nos preços de bens e serviços, provocando a perda do poder aquisitivo da moeda, então uma quantidade maior de moeda será necessária para adquirir os mesmos produtos, o que provoca a perda do poder aquisitivo da moeda.

Segundo o IBGE no gráfico de inflação oficial, mês a mês, no mês de Junho de 2018, período que marcou o fim da Greve dos Caminhoneiros, nos tivemos mais que o triplo do mês anterior, comprovando o impacto da Greve dos Caminhoneiros no aumento generalizado dos preços demonstrando assim um exemplo claro da Lei da Oferta e da Demanda.

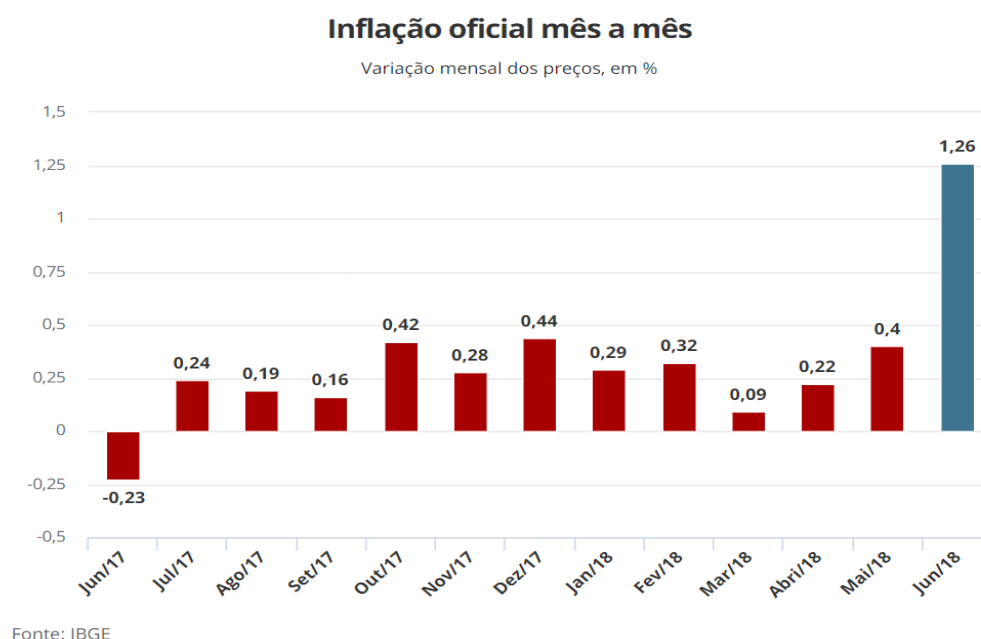


Figura 10 – IBGE (Inflação oficial x%/mês)

## CONCLUSÃO

Observamos vários impactos econômicos na greve dos caminhoneiros, a diminuição no fornecimento de produtos gerou aumento nos preços em vários estados. A correlação na Lei da Oferta e da Demanda foi bastante presente no momento, gerando um aumento inflacionário expoente. Diante disso, ficou evidente o alto impacto da Greve dos Caminhoneiros na população, variações como essa nos preços representam uma influência fortíssima da macroeconomia na microeconomia. Nas correlações entre a Greve dos Caminhoneiros, Covid-

19 e Crise do Sub-Prime (2008), observamos que as crises mundiais são mais violentas em suas oscilações, contudo, problemas nacionais demoram mais tempo para sua recuperação, assumimos que o Brasil e sua economia vem sendo bombardeados com problemas econômicos, problemas estes que não conseguimos ainda nem nos recuperar, não é coincidência que a nossa confiança internacional vem caindo com o tempo. Sem dúvidas o Governo deveria olhar com mais atenção aos pedidos da população, mas também organizar melhor suas Estatais, e negociar melhor com seus sindicatos.

## REFERÊNCIAS

<https://economia.uol.com.br/noticias/bbc/2018/05/30/greve-dos-caminhoneiros-a-cronologia-dos-10-dias-que-pararam-o-brasil.htm> (cronologia da greve)

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Greve\\_dos\\_caminhoneiros\\_no\\_Brasil\\_em\\_2018](https://pt.wikipedia.org/wiki/Greve_dos_caminhoneiros_no_Brasil_em_2018)

<https://jornal.usp.br/atualidades/greve-dos-caminhoneiros-tem-aspectos-politicos-e-sociais-proprios/>

<https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2018/05/quem-sao-os-apoiadores-da-greve-dos-caminhoneiros-e-por-que-a-paralisacao-pode-continuar-cjhkug0uw0b260lqobx56apqd.html>

<https://g1.globo.com/economia/noticia/87-dos-brasileiros-apoiam-greve-dos-caminhoneiros-e-rejeitam-alta-de-imposto-e-corte-de-gasto-diz-datafolha.ghtml>

[https://www.btgpactualdigital.com/blog/investimentos/ibovespa-o-que-e-e-como-investir?idcmp=5d98432e-1aa8-4d0b-a82d-a8dd7f6ac971&cmpid=c04:m05:google:1741053764:b:96926179141&utm\\_medium=spl&utm\\_source=google&utm\\_campaign=1741053764&utm\\_content=96926179141&creative=430829444304&adposition=&keyword=&matchtype=b&targetid=aud-669191928645:dsa-404428417342&device=c&feeditemid=&loc\\_interest\\_ms=&loc\\_physical\\_ms=1001533&placement=&s\\_kwcid=AL!9288!3!430829444304!b!!g!!&gclid=Cj0KCQjws-OEBhCkARIsAPhOkIYdIhgEWWn7j1JjUZTCQg945fYXPBb5v8Zb\\_yFRvGu2fe4B43PA5DUaAtcrEALw\\_wcB](https://www.btgpactualdigital.com/blog/investimentos/ibovespa-o-que-e-e-como-investir?idcmp=5d98432e-1aa8-4d0b-a82d-a8dd7f6ac971&cmpid=c04:m05:google:1741053764:b:96926179141&utm_medium=spl&utm_source=google&utm_campaign=1741053764&utm_content=96926179141&creative=430829444304&adposition=&keyword=&matchtype=b&targetid=aud-669191928645:dsa-404428417342&device=c&feeditemid=&loc_interest_ms=&loc_physical_ms=1001533&placement=&s_kwcid=AL!9288!3!430829444304!b!!g!!&gclid=Cj0KCQjws-OEBhCkARIsAPhOkIYdIhgEWWn7j1JjUZTCQg945fYXPBb5v8Zb_yFRvGu2fe4B43PA5DUaAtcrEALw_wcB)

<https://www.infomoney.com.br/mercados/as-10-acoes-mais-afetadas-pelo-bolsa-caminhoneiro-do-governo/>

O impacto da greve dos caminhoneiros no transporte aéreo, vlex, 2018. Disponível em: <https://app.vlex.com/#search/jurisdiction:BR/direito+do+consumidor+e+greve+dos+caminhoneiros/WW/vid/725714089> Acesso em: 10/05/2021.



Multas por preços abusivos devem demorar a sair, vlex, 2018. Disponível em: <https://app.vlex.com/#/search/jurisdiction:BR/direito+do+consumidor+e+greve+dos+caminhoneiros/WW/vid/727719005> Acesso em: 10/05/2021.

Freitas, Vladimir. A greve dos caminhoneiros sobre enfoque jurídico, conjur, 2018. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2018-mai-27/greve-caminhoneiros-enfoque-juridico> Acesso em: 10/05/2021.

A insegurança jurídica sobre o tabelamento do frete precisa ser afastada, vlex, 2018. Disponível em: <https://app.vlex.com/#/search/jurisdiction:BR/direito+do+consumidor+e+greve+dos+caminhoneiros/p2/WW/vid/744157945> Acesso em: 11/05/2021

As particularidades jurídicas da greve dos caminhoneiros, conjur, 2018. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2018-mai-25/reflexoes-trabalhistas-particularidades-juridicas-greve-caminhoneiros> Acesso em: 11/05/2021

Silva, Silas José da. O aumento injustificado dos combustíveis e as suas práticas abusivas, jus, 2018. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/66493/o-aumento-injustificado-do-preco-do-combustivel-e-as-suas-praticas-abusivas> Acesso em: 11/05/2021

## GLOSSÁRIO

**ABCAM:** Sigla para Associação Brasileira dos Caminhoneiros, que visa os direitos dos caminhoneiros autônomos do Brasil.

**Advocacia Geral da União:** Entidade da Administração Pública Federal, responsável por representar judicialmente a União perante casos no Judiciário.

**Agência Nacional de Aviação Civil:** Agência reguladora, criada para regular e fiscalizar as atividades da aviação civil e a infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do Brasil.

**Ambev:** Empresa brasileira dedicada à fabricação de bebidas, tais como cervejas, refrigerantes, energéticos, sucos, chás e água.

**ABEV3:** Sigla referente às ações ordinárias da Ambev, listada na bolsa de valores brasileira.

**Anistia Internacional:** Organização Não Governamental (ONG) criada em 1961, que luta pelos direitos humanos, de forma que todas as pessoas, independentemente do país, possam desfrutar dos direitos estabelecidos na Declaração Internacional dos Direitos humanos, atuando em mais de 150 países.

**Alíquota:** Percentual ou valor fixo que será aplicado sobre uma quantia de dinheiro, para o cálculo do valor de um tributo.

**Bolsa de Valores:** Ambiente de negociação no qual investidores podem comprar ou vender seus títulos emitidos por empresas, sejam elas com capitais públicos, mistos ou privados.

**Central Única dos trabalhadores:** Entidade de representação sindical brasileira de massas, com o objetivo de defender os interesses da classe trabalhadora.

**Cide-combustíveis:** Contribuição de intervenção no domínio econômico incidente sobre a importação e a comercialização de combustíveis, tendo como fatos geradores a comercialização no mercado interno e a importação.

**Código Civil:** Código que determina os direitos e deveres das pessoas, de suas propriedades e das suas relações privadas.

**Código Penal:** Código responsável pela regulamentação de atos considerados infrações penais, assim como define também as medidas e sanções correspondentes.

**Confederação Nacional do Transporte:** Entidade de representação máxima do transporte no Brasil, uma associação sindical de grau superior que reúne 29 federações, 2 sindicatos brasileiros filiados e 16 associações brasileiras na área de transporte.

**CONFINS:** Tributo instituído pela Lei Complementar nº 70, de 30 de dezembro de 1991, servindo como uma contribuição para o financiamento da Seguridade Social, incluindo a Previdência Social, a Assistência Social e a Saúde Pública.

**Consumidor:** Toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

**Crise do Sub-Prime:** Crise financeira desencadeada em 2007, a partir da queda do índice Dow Jones, motivada pela concessão de empréstimos hipotecários de alto risco, o que arrastou vários bancos para uma situação de insolvência, repercutindo fortemente sobre as bolsas de valores de todo o mundo.

**Direito do Consumidor:** Conjunto de regras e princípios jurídicos que trata das relações de consumo, isto é, as relações existentes entre o consumidor e o fornecedor de bens e serviços.

**Estado de Calamidade Pública:** Situação atípica, decretada por governantes em situações reconhecidamente anormais, decorrentes de desastres naturais ou provocados, que causam danos graves à comunidade. Nessas condições, a capacidade de ação do poder público municipal ou estadual fica seriamente comprometida, e cabe ao Governo Federal intervir para auxiliar o ente a superar a situação.

**Federação Única dos Petroleiros:** Entidade autônoma, fruto da evolução histórica do movimento sindical petroleiro no Brasil, desde a criação da Petrobrás.

**Garantia da Lei e da Ordem:** Emprego excepcional das Forças Armadas, sob responsabilidade da Presidência da República, no qual os militares possuem faculdade de atuar com poder de polícia até o restabelecimento da normalidade.

**Greve:** Cessação coletiva e voluntária do trabalho, realizada por trabalhadores, com o propósito de obter direitos ou benefícios, como aumento de salário, melhorias de condições de trabalho ou direitos trabalhistas, ou para evitar a perda de benefícios.

**Hortifrutigranjeiro:** Aquilo que está relacionado à horticultura, à fruticultura e aos produtos das granjas, geralmente produzidas por pequenas propriedades e/ou agricultores.

**Ibovespa:** Sigla para Índice da Bolsa de Valores de São Paulo, representando uma carteira teórica das ações com maior negociabilidade na Bolsa de Valores brasileira.

**IBOV:** Sigla referente ao Índice Ibovespa, principal indicador médio de desempenho do mercado de ações no Brasil.

**ICMS:** Sigla para Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e Comunicação. É um imposto estadual cobrado sobre a circulação de mercadorias e alguns serviços.

**IPI:** Sigla para Imposto sobre os Produtos Industrializados e abrange tanto os nacionais, quanto os importados.

**Lei da Oferta e Procura:** Modelo de determinação de preços num mercado, em que descreve como os preços variam de acordo com o equilíbrio entre a oferta e a procura.

**Livre concorrência:** Princípio constitucional, que tem como pressuposto a justa concorrência, e não restrita ou limitada apenas aos agentes econômicos com maior poder de mercado.

**Livre iniciativa:** Princípio que estabelece a possibilidade de um cidadão comum participar do mercado, sem a necessidade de autorização ou aprovação do Estado.

**Locaute:** Termo originado a partir da palavra em inglês “*lock out*”, que define uma situação quando os patrões de um determinado setor se recusam a ceder aos trabalhadores os instrumentos para que eles desenvolvam seus trabalhos e impedindo-os de exercer a atividade. Ou seja, agindo em razão dos próprios interesses, e não da reivindicação dos trabalhadores.

**Modal:** Na área de transportes, é o modo de se realizar a locomoção de uma carga, ou seja, os tipos de transporte.

**Monopólio:** Situação particular de concorrência imperfeita, em que uma única empresa detém o mercado de um determinado produto ou serviço, conseguindo influenciar o preço do bem comercializado.

**Petrobras:** Empresa estatal brasileira que atua principalmente na exploração e produção de petróleo e seus derivados, e de gás natural.

**PETR4:** Ação preferencial da Petrobras, indicada pelo número 4. Enquanto ação preferencial, tem prioridade no pagamento de dividendos, o que corresponde à parte do lucro da companhia que é distribuída aos investidores.

**PIS:** Tributo instituído pela Lei Complementar nº 7, de 07 de setembro de 1970, destinado a promover a integração do empregado na vida e no desenvolvimento das empresas.

**Política de Preços:** Conceito relacionado a uma estratégia competitiva para as organizações, definida de acordo com a definição de posicionamento e público alvo que determinado produto irá atingir.

**PROCON:** Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor, sendo um órgão do Poder Executivo que realiza a defesa do consumidor no Brasil.

**Reajuste:** Ato ou resultado de reajustar tarifas ou contas, no intuito de retomar o equilíbrio ou voltar a uma condição estável.

**Refinaria:** Local onde realizam o processo químico de limpeza e refino do óleo cru extraído dos poços e minas de óleo bruto, produzindo os diversos derivados do petróleo, sobretudo os combustíveis como gasolina ou diesel.

**Supremo Tribunal Federal:** Órgão de cúpula do Poder Judiciário e a mais alta instância desse referido poder, no qual compete a ele a guarda a Constituição, conforme definido no artigo 102 da Constituição da República.

