MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE PATOS DE MINAS

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS DA TUTELA
AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
RÉU: VIAÇÃO NOVO HORIZONTE LTDA

EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ FEDERAL DA VARA ÚNICA DA SUBSEÇÃO JUDICIÁRIA DE PATOS DE MINAS-MG

> "*Um veículo que trafega com peso superior ao* ***peso bruto total*** *de projeto* ***atenta contra a segurança*** *sob vários aspectos:*
> *-* ***Compromete a segurança do próprio veículo****, já que vários de seus componentes, como eixos, molas, freios e outros, podem não suportar os esforços produzidos pelos excessos;*
> *-* ***Amplia consideravelmente o risco de acidentes****, devido à fadiga dos equipamentos e componentes, que levam ao desgaste prematuro e imprevisível;*
> *-* ***Passa a trafegar em velocidades menores, prejudicando o tráfego de veículos mais rápidos, criando situações de risco****;*
> *-* ***Afeta a capacidade da via****, pela redução de velocidade que provoca, sobretudo nos trechos ondulados e montanhosos com longos aclives e rampas acentuadas;*
> *-* ***Compromete as estruturas das obras-de-arte****, projetadas segundo determinado trem-tipo,* ***provocando custos de manutenção e de recuperação bem maiores****;*" (Manual de Estudos de Tráfego – destacou-se).

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, pelo Procurador da República infra-assinado, no uso de suas atribuições constitucionais e legais, com fulcro nos arts. 127 e 129, incisos II e III, da Constituição da República de 1988, bem como na legislação infraconstitucional, em especial na Lei n. 7.347/85 e na Lei Complementar n. 75/93, vem respeitosamente, perante Vossa Excelência, propor

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS DA TUTELA

em face de

VIAÇÃO NOVO HORIZONTE LTDA, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o n., 60.829.264/0002-65, com sede à Rodovia BR 116, s/n KM 1.070, em Vitória da Conquista-BA,

pelas razões de fato e de direito a seguir expostas:

I – DO OBJETO DESTA AÇÃO CIVIL PÚBLICA

1. A presente **AÇÃO CIVIL PÚBLICA** objetiva promover e defender o direito dos cidadãos-usuários das rodovias federais **(a)** à vida, à integridade física e à saúde, **(b)** à segurança pessoal e patrimonial, e ainda os também difusos e coletivos direitos **(c)** à preservação do patrimônio público federal consubstanciado na rodovia federal e aos serviços de transporte, **(d)** à ordem econômica e, ainda, **(e)** ao meio ambiente equilibrado (natural e artificial).

II – BREVE RESUMO DOS FATOS DESTA AÇÃO CIVIL PÚBLICA

2. **No dia 04/07/2009**, em fiscalização de rotina na **Rodovia Federal BR 365**, **Km 389,0** (posto policial), no Município de Patos de Minas-MG, a **POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL** (**PRF**) abordou o Sr. **Adivaldo Barbosa Teles**, motorista, para proceder a pesagem do veículo ônibus marca MBENZ/Mpolo Viaggio R, **placa JSJ-8379**.

3. Quando da fiscalização, lavrou-se o **BO n. 136165** e constatou-se excesso de **1970 Kg nos eixos** e de **2370 Kg** no **Peso Bruto Total** (**PBT**) (doc. em anexo). Foi lavrado ainda pelo **DNIT** o **Aviso de Ocorrência de Excesso de Peso n. B070005059**.

III – DOS DIREITOS VIOLADOS PELA AÇÃO DO(A) RÉU(S)

4. O excesso de peso – seja do **Peso por Eixo**, por **Peso Bruto Total** (**PBT/Peso Bruto Total Combinado – PBTC**) ou por **Capacidade Máxima de Tração** (**CMT**) – é causa nociva à durabilidade do pavimento, sendo, por óbvio,

principal agente da redução do tempo útil das estradas pavimentadas e do aumento de insegurança dos usuários destas. Além disto, a tráfego com excesso de peso viola direitos dos cidadãos-usuários das rodovias federais **(a)** à vida, à integridade física e à saúde, **(b)** à segurança pessoal e patrimonial, e ainda os também difusos e coletivos direitos **(c)** à preservação do patrimônio público federal consubstanciado na rodovia federal e aos serviços de transporte, **(d)** à ordem econômica e, ainda, **(e)** ao meio ambiente equilibrado (natural e artificial).

5. Com efeito, a Lei n. 9.503/97, que instituiu o novo Código de Trânsito Brasileiro, dispõe que:

> " **Art. 1.º** O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.
> (...)
> *§ 2.º* ***O trânsito, em condições seguras, é um direito de TODOS e dever dos órgãos e entidades competentes*** do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar este direito." (destacou-se)

6. Nessa ótica, em estudo denominado de "*Efeitos dos Excessos de Carga Sobre a Durabilidade do* Pavimento", o Prof. **João Fortini Albano**, Doutor em Engenharia Civil, destaca que:

> " *Ultrapassar os limites legais de carga por eixo ou PBT constitui uma ação criminosa que obriga o Governo a desviar pesados recursos de outros setores para a manutenção e a restauração viária. Privam-se os usuários do uso de rodovias em boas condições,* ***diminuindo o conforto, a segurança e aumentando o tempo médio de viagem****. Por último, são ainda afetados os próprios transgressores, pois nem sempre o lucro imediato é compensando pelo* ***alto risco de acidentes****, pela depreciação rápida do veículo e por multas cobradas pela eventual fiscalização por pesagem nas rodovias*"[1]. (destacou-se)

7. O excesso de carga traz, indiscutivelmente, uma maximização da produtividade e dos lucros de quem se beneficia por tal fator (em geral, o chamado

[1]ALBANO, JOÃO FORTINI. **Efeitos dos Excessos de Carga Sobre a Durabilidade do Pavimento**. 2005. 231f.. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Programa de Pór-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal do Rio grande do Sul, Porto Alegre-RS. fl. 62.

"embarcador ou expedidor"). Mas produz, por outro lado, assim como pesquisado pelo Prof. **João Fortini Albano**[2], um efeito não desejável (e, acrescente-se, *ilegal*): a deterioração acelerada da camada de revestimentos e da estrutura dos pavimentos da rede viária e o aumento do risco (à segurança e à vida, principalmente) dos usuários que dela se utilizam.

8. O **Manual de Estudos de Tráfego**, elaborado pelo **Instituto de Pesquisas Rodoviárias** (**IPR**), órgão vinculado ao **DNIT**, expõe o seguinte:

> "*Os excessos de peso dos veículos de carga causam sérios transtornos* ***à segurança****, ao conforto e à fluidez do tráfego, bem como* ***às estruturas da via, principalmente, o pavimento e as obras-de-arte****. Estes excessos são caracterizados sob duas formas: o excesso de peso bruto total (PBT) e o excesso de peso por eixo*"[3].

9. Inegavelmente os efeitos advindos do excesso de peso são ameaça a perfeita segurança dos usuários das rodovias e, consequentemente, à vida destes, sendo premente a necessidade de obstrução deste ciclo vicioso que se formou ao longo dos anos.

10. O aludido **Manual de Estudos de Tráfego** enumera as seguintes consequências advindas do transito de veículos com excesso de **Peso Bruto Total** e/ou de **Peso por Eixo** (respectivamente), conforme transcrito abaixo:

> " *Um veículo que trafega com peso superior ao* ***peso bruto total*** *de projeto* ***atenta contra a segurança*** *sob vários aspectos:*
> *- **Compromete a segurança do próprio veículo**, já que vários de seus componentes, como eixos, molas, freios e outros, podem não suportar os esforços produzidos pelos excessos;*
> *- **Amplia consideravelmente o risco de acidentes**, devido à fadiga dos equipamentos e componentes, que levam ao desgaste prematuro e imprevisível;*

[2]ALBANO, JOÃO FORTINI. **Efeitos dos Excessos de Carga Sobre a Durabilidade do Pavimento**. 2005. 231f.. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Programa de Pór-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal do Rio grande do Sul, Porto Alegre-RS.

[3]BRASIL. Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transportes. Diretoria de Planejamento e Pesquisa. Coordenação Geral de Estudos e Pesquisa. Instituto de Pesquisas Rodoviárias. *Manual de Estudos de Tráfego*. Rio de Janeiro, 2006. Pág.: 187 Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/arquivos_internet/ipr/ipr_new/manuais/manual_estudos_trafego.pdf>. Acesso em: 01/10/2009.

> *- **Passa a trafegar em velocidades menores, prejudicando o tráfego de veículos mais rápidos, criando situações de risco**;*
> *- **Afeta a capacidade da via**, pela redução de velocidade que provoca, sobretudo nos trechos ondulados e montanhosos com longos aclives e rampas acentuadas;*
> *- **Compromete as estruturas das obras-de-arte**, projetadas segundo determinado trem-tipo, **provocando custos de manutenção e de recuperação bem maiores**;*
>
> *Por sua vez, o **excesso no Peso por Eixo** é indesejável sob os seguintes aspectos:*
> *- À semelhança do que ocorre com o excesso no PBT, também certos componentes com a suspensão, transmissão, rodas, o próprio eixo e, principalmente, os pneus, não são projetados para suportar os esforços adicionais gerados pelo excesso , estando sujeitos à quebra ou ruptura, **colocando em risco a segurança** do próprio veículo e dos demais veículos na corrente de tráfego**;***
> *- O **efeito do excesso de peso por eixo sobre a vida útil do pavimento é bastante significativo**. A análise das curvas de equivalência do método de dimensionamento do DNIT, mostra que o efeito segue um função exponencial (**um acréscimo de 20 % no peso duplica o efeito da carga no pavimento**);*
> *- O excesso de peso por eixo afeta também os **custos de conservação e manutenção**;*
>
> *Além disso, o **excesso de carga frequentemente é acompanhado de perdas parciais ao longo do trajeto**, como areia, pedra, produtos químicos sólidos e a granel, como enxofre e outros, **perdas essas ocasionadas por volumes superiores à capacidade das carrocerias**. **Tais perdas aceleram o processo de deterioração do pavimento pela ação física-abrasiva, ou química, atacando o asfalto e acelerando sua desagregação***" (destacou-se).

11. Por tais circunstâncias, a Lei n. 9.503/97 (Código de Transito Brasileiro), em seu artigo 99, *caput*, prevê que "*somente poderá transitar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites*" previamente estabelecidos pelo **Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN**.

12. Com o objetivo de regulamentar esse dispositivo de Lei, o **CONTRAN** expediu as **Resoluções n. 210/06**, **211/06** e **258/06**, que fixaram os limites de peso e as respectivas *tolerâncias* a serem admitidos na circulação de veículos na via terrestre. Nessas resoluções, tem-se como **proibida a circulação, pelas vias terrestres, de veículos cujo o peso ultrapasse**:

a) aos delimitados pela **Resolução CONTRAN n. 210/06**, que estabelece os **limites de peso e dimensão** para veículos que transitem por vias terrestres;

b) aos expostos pela **Resolução CONTRAN n. 211/06**, que estabelece os requisitos necessários à circulação de **Combinações de Veículos de Carga** (CVC) e o **respectivo limite aceito**, e

c) ao previsto pela **Resolução CONTRAN n. 258/06**, que estabelece os **percentuais de tolerâncias**.

13. **Cada modelo de veículo tem um determinado limite de peso** (ou seja, os limites de peso variam dependendo do modelo do veículo) obedecendo sempre as indicações constantes das citadas **RESOLUÇÕES CONTRAN 210/06** e **211/06**.

14. Já a **Resolução CONTRAN n. 258/06** reservou determinada faixa, acima do limite legal estipulado pelas **Resoluções CONTRAN 210/06 e 211/06**, como diferença a ser desprezada no âmbito administrativo, denominada de "tolerância". Isto é, se aceita um determinado valor acima do estabelecido como se fosse uma "*média de erro*" do aparelho.

15. A justificativa para tal medida (*tolerância*) está amparada na proteção acerca de eventual incerteza de medição do peso dos veículos, quando realizada por equipamentos diferentes. Tanto é assim que **tais valores de tolerância não podem ser incorporados diretamente no carregamento dos veículos**, isto é, no valor expresso na nota fiscal.

16. Vale esclarecer: o limite (sem tolerância) deve ser respeitado quando do carregamento do veículo. A tolerância é utilizada tão-somente para suposta divergência de pesos auferidos por balanças diferentes; logo, não pode ser incluída pelo **embarcador** quando for realizado o carregamento do veículo.

17. A tolerância, via de regra, é de **5%** (**cinco por cento**) sobre o limite máximo permitido para o **Peso por Eixo** e/ou para o **Peso Bruto Total (PBT)**, respeitado o modelo de cada veículo.

18. Excepcionalmente, no entanto, por força do art. 17 da citada **Resolução CONTRAN n. 258/07** e da **Resolução CONTRAN n. 301/08**, a tolerância máxima sobre o **Peso por Eixo** foi elevada de 5% (cinco por cento) para 7,5% (sete virgula cinco por cento) até a data de *30 de junho de 2009*.

19. Trata-se de beneficio administrativa **aplicável somente ao Peso por Eixo** (portanto, *NÃO* ao Peso Bruto Total ou à Capacidade Máxima de Tração), com o único fim de fornecer prazo para adequação dos responsáveis às regras e aliviar tensões no "*mercado de fretes*", destoando da característica principal da tolerância (como visto: a de suprir eventuais divergências entre balanças diferentes).

20. Analisando esse contexto, o Doutor **João Fortini Albano**, no estudo intitulado de "*Efeitos da Tolerância sobre a Carga Máxima por Eixos*", salienta o seguinte:

> " *A projeção da redução da vida útil do pavimento em função da ação do tráfego indica que* ***com um aumento nos limites de carga de 5,0%, um período inicial de 10 anos diminui para valores de 7,8 a 8,4 anos****. Com* ***o aumento da tolerância para 7,5%, a previsão é de vida útil cai para a faixa entre 6,5 a 7,0 anos****. Em outras palavras, 5,0% de tolerância significa uma redução média de 19% e com o aumento de 7,5% na tolerância, pode ocorrer uma redução média de até 32,0% na vida útil de um pavimento de acordo com as hipóteses de tráfego consideradas.* ***Conclui-se que aumentar a tolerância de 5,0 para 7,5% implica em reduzir a vida útil em até mais de 13,0%!***" (destacou-se)

21. Todavia, mesmo sob a égide do referido benefício administrativo (que elevou a tolerância para 7,5%), **tais regras *NÃO* são respeitadas pela imensa maioria das empresas**, as quais ultrapassam tanto o limite máximo (expresso pelas **Resoluções CONTRAN n. 210/06** e **n. 211/06**), quanto a respectiva tolerância (**Resolução CONTRAN n. 258/06** e **301/08**), gerando a infração administrativa prevista no art. 231, inciso V, do CTB[4].

[4]Lavrando-se o respectivo ***Aviso de Ocorrência de Excesso de Peso***, como salientado supra.

22. Isso porque, como explica **ALBANO**, citando pesquisa realizada pela extinta **Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes** (**GEIPOT**) e informações publicadas pelo próprio **DNIT** (DNER, 2000), "*nas rodovias brasileiras os caminhões trafegam com* ***sobrecarga de 10 a 30%***"(destacou-se).

23. Em pesquisa realizada com o mesmo foco, desta vez elaborada pela **Coordenação Geral de Operações Rodoviárias** (**CGOR**), órgão vinculado ao **DNIT,** concluiu-se, de forma ainda mais catastrófica, que "***77% dos caminhões trafegam com excesso de peso por eixo***"[5] (destacou-se).

24. Igualmente, o **Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes** (**DNIT**) apurou que "***um excesso médio de 10% de peso por eixo, reduzem em até 40% a vida útil projetada para o pavimento***"[6] (destacou-se).

25. Corroborando todos esses dados, **ALBANO** (pág. 62), explica os efeitos do transito de veículos com excesso de **Peso por Eixo**:

> " ***A comprovação de que o excesso de carga por eixo é um das maiores causas dos defeitos em pavimentação é simples de ser demostrada****. Por exemplo, utilizando a equação para cálculo do FEC para eixo simples com rodado duplo (...), calcula-se para uma carga de 107,5 kN (10,75 tf) (carga máxima mais tolerância) um FEC de 3,27.* ***Um FEC de 3,27 significa que a passagem de um eixo com 107,5 kN (10,75 tf) sobre um pavimento tem o mesmo efeito (provoca o mesmo dano) do que 3,27 passagens sobre o mesmo pavimento do eixo padrão carregado com 82 kN****. (...) Observe-se que ao ocorrer um deslocamento de uma carga de 120 kN (20,0% além do limite máximo sem considerar a tolerância), o FEC correspondentes assume o valor de 5,26. Há, portanto uma relação entre os FEC's de 1,61 que pode ser interpretado como a ocorrência de* ***um 'consumo' da ordem de 60,0% maior do que o máximo suportável (certamente com o surgimento de defeitos prematuros), condição que, evidentemente, deverá reduzir a durabilidade prevista para o pavimento considerado***" (destacou-se)

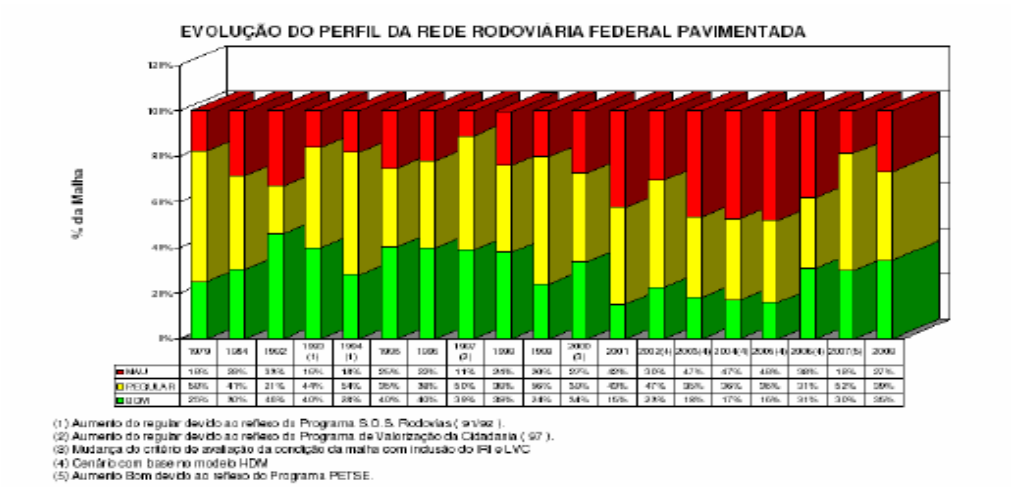
[5]Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias/audienciapublica_pdnet.pdf>. Acesso em: 01/10/2009.
[6]Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias/audienciapublica_pdnet.pdf>. Acesso em: 01/10/2009.

26. A consequência dessas flagrantes violações ao limite de peso podem ser visualizadas no gráfico abaixo reproduzido, elaborado pelo **SGP/DNIT**[7], sobre a evolução da condição da malha rodoviária:

27. Como se vê, apesar das oscilações, **não** há uma visão de rodovias

EVOLUÇÃO DA CONDIÇÃO DA MALHA

Evolução da Condição da Malha. Fonte: SGP/ DNIT



federais pavimentadas em "*bom*" estado de conservação ao longo dos tempos. Ao contrário, o gráfico aponta para condições que vão de "*regular*" a "*ruim*".

28. Infelizmente a infração administrativa exposta no **art. 237 do CTB** já não é mais empecilho para o fluente transito de veículos com excesso de peso, que já se tornou prática rotineira das empresas brasileiras.

29. O excesso de peso realmente é uma prática comum no transito de veículos pela **BR 365 e na BR 040**. Em pesquisa realizada por esta **PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO MUNICÍPIO DE PATOS DE MINAS** verificou-se que, em apenas 16 (dezesseis) dias, mais de 40 (quarenta) veículos foram

[7]Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias/planejamento/Evolucao_da_Condicao_da_Malha.pdf>. Acesso Em: 14/10/2009

surpreendidos transportando excesso de peso (limite+tolerância), incidindo na infração administrativa do art. 231, V, do CTB[8] (doc. em anexo)

III.1 – DAS VIOLAÇÕES AOS DIREITOS À VIDA, À INTEGRIDADE FÍSICA E À SAÚDE

30. Conforme intuitivamente se percebe, a conduta do(s) **RÉU(S)** de trafegarem dolosamente com excesso de peso (obtendo lucros abusivos à custa de toda a sociedade) viola o direito dos cidadãos-usuários das rodovias federais **(a)** à vida, à integridade física e à saúde.

31. Tal conduta adotada pelo(s) **RÉU(S)** **(a1)** aumentam o número de acidentes, inclusive os com vítimas fatais e **(a2)** a gravidade das lesões, dado que os veículos com excesso de peso tem o seu sistema de frenagem absolutamente comprometido e ainda sua massa exponencialmente elevada. A baixa velocidade com que trafegam nas subidas e a alta velocidade aliada à dificuldade de frenagem nas descidas (que fazem com que forcem passagem – "*empurrem*" – os motoristas de carros menores que trafegam em velocidade normal) geram ainda **(a3)** estresse aos demais motoristas (profissionais ou não – à passeio) que trafegam na rodovia.

III.2 – DAS VIOLAÇÕES AOS DIREITOS À SEGURANÇA PESSOAL E PATRIMONIAL

32. Também é perceptível até intuitivamente que a conduta do(s) **RÉU(S)** de trafegarem dolosamente com excesso de peso (obtendo lucros abusivos à custa de toda a sociedade) viola também o direito dos cidadãos-usuários das rodovias federais **(b)** à segurança pessoal e patrimonial.

33. Tal conduta adotada pelo(s) **RÉU(S)** além de aumentarem os acidentes e também os riscos de acidentes **(b1)** diminuindo a própria segurança e também o conforto gerado pela sensação de segurança, em especial a pessoal **(b2)** aumentam o s

[8]Dados extraídos da análise de Boletins de Ocorrências lavrados pela Polícia Rodoviária Federal (**PRF**), em que constam anexos os respectivos Avisos de Excesso de Peso (produzidos por agentes do **DNIT**), remetidos a este Órgão Ministerial. Vale ressaltar que consta, apenas, os caminhões que foram abordados e submetidos a pesagem, obviamente.

prejuízos materiais contra o patrimônio (veículos, mercadorias e bagagens e bens) dos cidadãos-usuários das rodovias federais, quando da ocorrência de acidentes.

34. Além disto, a baixa velocidade com que trafegam nas subidas e os danos causados ao pavimento asfáltico (buracos) que forçam os motoristas a trafegarem, em certos trechos, em velocidade muito baixas **(b3)** facilitam a atuação de ladrões que furtam e roubam cargas e pertences pessoais de passageiros. Aliás, esta situação concreta era constantemente verificada na BR-040 próximo ao Município de João Pinheiro.

III.3 – DAS VIOLAÇÕES AOS DIREITOS À PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO PÚBLICO FEDERAL E AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

35. Igualmente, a conduta do(s) **RÉU(S)** de trafegarem dolosamente com excesso de peso (obtendo lucros abusivos à custa de toda a sociedade) viola o direito dos cidadãos-usuários das rodovias federais e de todos os cidadãos em geral **(c)** à preservação do patrimônio público federal consubstanciado na rodovia federal e à boa prestação de serviços de transporte.

36. A conduta adotada pelo(s) **RÉU(S)** **(c1)** deteriora o piso asfáltico da rodovia e causa-lhe danos imediatos (buracos, fissuras, lombadas e depressões, imperfeições no escorrimento das águas, **(c2)** deteriora o acostamento que passa a ser utilizado como pista de rolamento (tráfego) **(c3)** diminui o tempo de vida útil do piso asfáltico da rodovia e também do acostamento. Além disto, pelas péssimas condições em que deixam a rodovia, **(c4)** torna o serviço público de transporte interestadual e intermunicipal bem mais lento, gerando atrasos, estresses, danos nas bagagens e mercadorias transportadas e toda sorte de contratempo aos cidadãos-usuários das rodovias federais.

37. Merece destaque, ainda, que tal conduta causa **(c5)** prejuízo à qualidade da prestação do serviço público de transporte também para quem se desloca em veículo próprio, posto que tal serviço público não pode ser reduzido à mera disponibilização do veículo de transporte público (ônibus, trem, etc) mas também de toda a malha viária

pública para que – em um Estado Democrático de Direito que reconhece a livre iniciativa e a liberdade e autonomia privada – o cidadão possa ter seu direito ao transporte garantido também quando se utiliza de seu veículo privao.

III.4 – DAS VIOLAÇÕES À ORDEM ECONÔMICA

38. A conduta do(s) **RÉU(S)** de trafegarem dolosamente com excesso de peso (obtendo lucros abusivos à custa de toda a sociedade) viola o direito dos cidadãos-usuários das rodovias federais e de todos os cidadãos em geral **(d)** à ordem econômica tal qual constitucionalmente e legalmente prevista.

39. Além de ferir princípios constitucionais da ordem econômica (art. 170, III, IV, VI e VIII da CR/88) ao **(d1)** desrespeitar a função social da propriedade (no caso da propriedade pública e coletiva consubstanciada na rodovia federal), **(d2)** a livre e leal concorrência, **(d3)** o meio ambiente, e **(d4)** diminuir os empregos pela diminuição artificial e ilegal do número de viagens a serem realizadas para o transporte de uma mesma carga, a conduta do(s) **RÉU(S)** ainda do(s) **RÉU(S) (d5)** provoca desequilíbrios na ordem econômica, posto que dentre outros fatores acarreta concorrência desleal para com aqueles empresários que transportam suas cargas e/ou adquirem produtos transportados dentro dos limites estabelecidos na legislação.

III.5 – DAS VIOLAÇÕES AO MEIO AMBIENTE ECOLOGICAMENTE EQUILIBRADO

40. A conduta do(s) **RÉU(S)** de trafegarem dolosamente com excesso de peso (obtendo lucros abusivos à custa de toda a sociedade) viola o direito dos cidadãos-usuários das rodovias federais e de todos os cidadãos em geral **(e)** ao meio ambiente ecologicamente equilibrado (natural e artificial).

41. Também é incontroverso que a conduta adotada pelo(s) **RÉU(S) (e1)** aumenta o consumo de combustíveis fósseis não-renováveis (dentre eles, é o diesel o mais poluente) e a **(e2)** liberação de fumaça e de gás carbônico. Além disto, tal conduta

(e3) torna necessário o consumo prematuro de novos materiais para recuperar a rodovia que tem sua vida útil diminuída consideravelmente.

42. Todas estas condutas acima mencionadas também geram danos moral à coletividade; o qual deve ser indenizado para que o ressarcimento seja integral.

IV – DA ANTECIPAÇÃO DOS EFEITOS DA TUTELA

IV.I – DA VEROSSIMILHANÇA DA ALEGAÇÃO

43. Por meio dos diversos documentos públicos (BO, CNH, Auto de Ocorrência de Excesso de Peso, Notas Fiscais, etc) acostados aos autos verifica-se que restou plenamente comprovado que o(s) **RÉU(S)** violaram e continuam violando o direito dos cidadãos-usuários das rodovias federais **(a)** à vida, à integridade física e à saúde, **(b)** à segurança pessoal e patrimonial, e ainda os também difusos e coletivos direitos **(c)** à preservação do patrimônio público federal consubstanciado na rodovia federal, **(d)** à ordem econômica e, ainda, **(e)** ao meio ambiente equilibrado (natural e artificial).

44. Ademais, restou também comprovado que a forma de exercício da atividade econômica pelo(s) **RÉU(S)**, desrespeitando todos os direitos acima mencionados ao trafegarem dolosamente com excesso de peso, consubstancia uma das piores práticas que felizmente os cidadãos brasileiros vêm cada vez mais recriminando: a de auferir abusivos lucros privadamente às custas do prejuízo social de toda a comunidade que, no caso concreto, dentre outros, suporta com a elevada carga tributária nacional **(a)** o conserto do pavimento da rodovia, **(b)** a prestação dos serviços de saúde relativos às acidentes gerados, e, ainda, **(c)** os furtos e roubos facilitados pelo tráfego lento dos veículos, decorrente da má conservação do piso asfáltico ou da lentidão excessiva dos caminhões com excesso de peso, etc.

IV.2 – DO *PERICULUM IN MORA*

45. Justifica-se, *in casu*, o pedido de antecipação da tutela eis que

conforme amplamente demonstrado acima por todos os estudos (chegando mesmo a ser intuitivo) os prejuízos já estão sendo causados cotidianamente e urge evitar que os mesmos aumentem ainda mais; em especial os prejuízos imateriais como as vidas ceifadas nas rodovias federais em decorrência de tal prática.

46. Ademais, o perigo de lesão encontra-se também já comprovado pelos diversos documentos públicos (BO, CNH, Auto de Ocorrência de Excesso de Peso, Notas Fiscais, etc) acostados aos autos.

V – DOS PEDIDOS

47. Ante o exposto, o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** requer a Vossa Excelência que conceda, liminarmente e *inaudita altera parte*, **a antecipação dos efeitos da tutela**, determinando ao(s) **RÉU(S)**:

48. **(a)** que se abstenha, provisoriamente, de trafegar em qualquer rodovia federal com excesso de peso, fixando-se, desde já, para o caso de descumprimento, multa no percentual de 100% (cem por cento) sobre o valor total da carga transportada e/ ou passagem dos usuários (art. 11 da Lei n. 7.347/85), sem prejuízo das sanções penais cabíveis.

49. **(c)** após, concessão, liminarmente e *inaudita altera parte*, da antecipação dos efeitos da tutela, a citação do(s) **RÉU(S)** para, querendo, apresentar contestação à presente ação.

50. Ao final, o **MINISTÉRIO PÚBICO FEDERAL** requer a Vossa Excelência que confirme a r. decisão liminar de concessão da antecipação dos efeitos da tutela, determinando-se, ainda:

51. **(d)** a condenação do(s) **RÉU(S)** à abstenção, definitiva, de trafegar em qualquer rodovia federal com excesso de peso, fixando, de modo permanente e automático, multa no percentual de 100% (cem por cento) sobre o valor total da carga

transportada e/ ou passagem dos usuários a ser diretamente executada, sem prejuízo das sanções penais cabíveis, caso o(s) **RÉU(S)** venham a descumprir a r. sentença.

52. **(e)** a condenação do(s) **RÉU(S)** ao pagamento do *dano material* causado ao patrimônio público federal consubstanciado na rodovia federal, cujo valor pede-se seja fixado em, no mínimo, R$ 20.000,00 (vinte mil reais);

53. **(f)** a condenação do(s) **RÉU(S)** ao pagamento do *dano moral coletivo* causado aos cidadãos-usuários das rodovias públicas federais e ao meio ambiente, cujo valor pede-se seja fixado em, no mínimo, R$ 10.000,00 (dez mil reais);

54. **(m)** a dispensa do pagamento das custas, emolumentos e outros encargos, em vista do disposto no art. 18 da Lei n. 7.347/85.

55. Embora o **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL** já tenha apresentado prova pré-constituída dos fatos ocorridos, requer, outrossim, produção de prova documental, testemunhal, pericial e, até mesmo, inspeção judicial, que *eventualmente* se fizerem necessárias ao pleno conhecimento dos mesmos.

56. Dá-se à causa o valor de R$ 30.000,00 (trinta mil reais).

Pede deferimento.
Patos de Minas, 06 de outubro de 2010.

Onésio Soares Amaral
Procurador da República