

EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DO TRABALHO DA ____VARA DO TRABALHO
DE BRASÍLIA/DF

IMPETRANTES: Ministério Público do Trabalho - MPT e Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT
PACIENTES: Trabalhadores motoristas profissionais que se encontrem em atividade nas rodovias federais e estaduais do Brasil
IMPETRADOS: Movimento União Brasil Caminhoneiro, Confederação Nacional Do Transporte - CNT, Nélcio Sebastião Botelho e Outros.

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO** - PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO, com sede no SEPQ. 513, Bl. "D", Nº 30, Edifício Imperador, 4º Andar, Salas 401/420, Brasília - DF, CEP: 70.760-900, com o telefone nº (61) 3307-7200, pelos Procuradores do Trabalho que esta subscrevem, no desempenho de suas funções que lhe são outorgadas pelos artigos 127 e 129, III, da Constituição Federal, combinados com o artigo 6º, VI, o artigo 83, I e o artigo 84 da Lei Complementar nº 75/93, bem como nos artigos 5º, inciso LXVIII e 114, IV, ambos da Constituição Federal e a **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES - CNTTT**, com sede no Setor Bancário Sul - Edifício Seguradoras - 11º andar - 70093-900 - Brasília-DF - Tel/Fax (61) 3224 - 5011, por seu advogado devidamente constituído, conforme instrumento de mandato anexo, vêm à presença de Vossa Excelência impetrar

HABEAS CORPUS COLETIVO PREVENTIVO

em favor de todos os motoristas profissionais brasileiros, empregados e autônomos, bem como dos demais usuários das rodovias brasileiras, contra ato de qualquer um que, injustamente, lhe viole ou ameace o gozo do seu direito fundamental de locomoção, especialmente as seguintes pessoas

naturais e jurídicas a seguir identificadas: 1º) **MOVIMENTO UNIÃO BRASIL CAMINHONEIRO - MUBC**, associação civil, inscrita no CNPJ n. 03.930.142/0001-46, com sede na Rodovia Presidente Dutra, 555, Sala 02, CEP n. 21.240-001, Jardim América, Rio de Janeiro/RJ; 2º) **CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT**, entidade sindical de grau superior, inscrita no CNPJ n. 00.721.183/0001-34, com sede na SAUS Quadra 1, Bloco J, Edifício CNT - 13º andar, Entrada 10/20 - Brasília/DF, CEP: 70.070-010; 3º) **NÉLIO SEBASTIÃO BOTELHO**, empresário, inscrito no CPF n. 029.531.457-53, residente na Rua Fernandes da Fonseca, 174, Casa 09, Ilha do Governador, CEP n. 021930-100, Rio de Janeiro/RJ; 4º) **NERI LEOBET**, empresário, inscrito no CPF n. 372.219.499-72, residente na Av. Souza Naves, 7600, Periquitos, CEP n. 84064-000, Ponta Grossa/PR; 5º) **VALDELINO RODRIGUES BARCELOS**, empresário, inscrito no CPF n. 084.256.551-53, residente na QD COL AGIC VIC PIRES CHACARA 13-B, Guará, Cep n. 71225-540, Brasília/DF; 6º) **JOSÉ ACÁCIO CARNEIRO**, empresário, inscrito no CPF n. 214.816.017-68, residente na R. Mantiqueira, 761 A, Riacho Novo, CEP n. 32280-620, Contagem/MG; 7º) **AYLTON JOSÉ MAGE JÚNIOR**, inscrito no CPF n. 034.906.477-69, Portador da CNH n. ES318955814, categoria AC, residente na R. Natalino Messias Pereira, 7, Juparaná, CEP n. 29900-670, Linhares/ES; 8º) **ODIMAR ROMAN**, empresário, inscrito no CPF n. 557.880.339-34, residente na R. Frederico Bertussi, 94, Casa Imigrantes, CEP n. 89700-000, Concórdia/SC; 9º) **WALTER JONER PEREIRA DE SOUZA**, empresário, inscrito no CPF n. 368.533.481-68, residente na DT R. 7 3, Quadra 2, Jardim Industriário, CEP n. 78095-394, Cuiabá/MT; 10º) **FRANCISCO WILDE BITTENCOURT FERREIRA**, sindicalista, inscrito no CPF n. 469.828.767-72, residente na R. Oitis, 763, Vila Mury, CEP n. 27281-600, Volta Redonda/RJ; 11º) **MARCO ANTÔNIO VARELLA SCHERER**, sindicalista, sem inscrição no Cadastro Nacional de Entidades Sindicais do MTE, inscrito no CPF 225.682.390-34, residente na R. Conrado Hoffmann, 617, Ap. 301, Nossa Senhora de Lourdes, CEP n. 97050-130, Santa Maria/RS; 12º) **JANIR BOTTEGA**, empresário, inscrito no CPF n. 524.356.449-49, residente na R. 25, 573, Centro, CEP n. 85730-000, Pranchita/PR; 13º) **VANTUIR JOSÉ RODRIGUES**, empresário, inscrito no CPF n. 167.523.251-20, residente na R. SC, 28, Qd. 22, Lote 24, Jardim Colorado, CEP n. 74474-034, Goiânia/GO; 14º) **JORGE FLORES DE OLIVEIRA**, empresário, inscrito no CPF n. 423.886.789-00, residente na R. Raul Pompeia, 77, Casa Várzea, CEP n. 88526-310, Lages/SC, pelos motivos de fato e de direito a seguir aduzidos:

I - DA ADEQUAÇÃO DA VIA ELEITA

Tendo em vista a escassa aplicação do *habeas corpus* na seara trabalhista, se faz necessário um sucinto esclarecimento quanto à necessidade do manejo deste remédio constitucional.

Os fatos que deram azo ao presente *writ* são objeto de investigação em procedimentos investigatórios instaurados em pelo menos três estados da federação: Rio de Janeiro, Distrito Federal e Rio Grande do Sul. Procedimentos estes que seguem seu curso regular, todavia com instrução ainda em fase por demais incipiente para empolgar uma eventual propositura de ação civil pública.

Neste momento, sequer uma cautelar em ação civil pública mostra-se viável, pois trinta dias seriam insuficientes para a conclusão da instrução e propositura da ação principal.

Não obstante isso, conforme se verá, a coletividade de motoristas profissionais e a sociedade de um modo geral estão sob grave e iminente ameaça de verem seu direito de ir e vir molestados por ato abusivo e ilegal de terceiros.

Neste contexto, o *habeas corpus* apresenta-se como único instrumento processual perfeitamente adequado para resguardar o bem da vida ameaçado - o direito de livre locomoção. Trata-se de instrumento processual de cognição sumária que se presta exatamente para prevenir ou fazer cessar violação ao direito fundamental ora periclitante.

O manejo do presente *writ*, portanto, permite a proteção imediata que a situação reclama, sem prejudicar ou açodiar as investigações em curso.

II - SÍNTESE DA DEMANDA

Considerando o intrincado desdobramento fático pertinente à causa, a fim de facilitar a compreensão do todo, segue um breve resumo do que se debate e se pleiteia:

1) Visando regulamentar a Lei n. 11.442/2007, a ANTT expediu Resoluções que ampliaram o acesso ao cadastro de profissionais habilitados ao exercício da atividade de transporte, bem como eliminou a possibilidade de sonegação fiscal no setor com o fim da "carta frete". Regulamentações que desagradaram setores empresariais do setor de transporte;

2) Após longo histórico de violação dos direitos laborais dos motoristas, adveio a Lei n. 12.619/12, que veio, dentre outras questões, limitar a jornada de trabalho destes motoristas;

3) Descontentes, fundamentalmente, com os regramentos da ANTT, o Movimento União Brasil Caminhoneiro - MUBC, ora impetrado, viu com o advento da Lei n. 12.619/12, a oportunidade de chamar a atenção da sociedade para a suposta impossibilidade de cumprir a lei, para, na verdade, conseguir rediscutir os termos das regulamentações da Agência. Para tanto, convocou uma "greve" nacional para o dia 25/07/2012;

4) O movimento, que entremeou os dias 25/07/2012 e 31/07/2012, contou com ampla cobertura midiática, reforçando a falsa ideia de que se trataria de uma revolta dos motoristas em face da Lei n. 12.619/12. No entanto, as próprias declarações dos seus organizadores, bem como demais provas, apontam claramente que se tratou de manifestação na defesa de interesses patronais que produziu seríssimos prejuízos sociais e econômicos à sociedade;

5) No mesmo dia 25/07/2012, o MPT e a PRF realizaram a operação "Jornada Legal" que, além de orientar os motoristas, colheu relevantes dados do setor que, após tabulados, demonstraram que a realidade atual continua extremamente grave, tanto no que diz respeito à jornada de trabalho, quanto ao uso de drogas pelos motoristas;

6) Como meio de colocar um fim à manifestação patrocinada pelo MUBC, o Governo Federal instalou uma mesa de negociações no Ministério dos Transportes para debater a pauta apresentada pelo movimento, que contemplava sete itens ligados à regulamentação da ANTT e apenas um ligado à Lei n. 12.619/12 (o pedido de suspensão da lei por 365 dias). Todavia, embora deliberado pela suspensão da fiscalização da lei por 30 dias, a ata da reunião que criou a mencionada mesa consignou que a Lei n. 12.619/12 representa um grande avanço para a sociedade, de modo que seu debate limitar-se-ia a aperfeiçoamentos voltados aos pontos de parada ao longo das rodovias;

7) No bojo da mesa de negociações, houve avanço significativo quanto aos sete pontos ligados à ANTT, contudo, diversamente do que havia consignado em ata, quanto à Lei n. 12.619/12, o MUBC insistiu em suspender a fiscalização da norma, o que gerou um impasse: o MUBC de um lado e o MPT, o Ministério do Trabalho, as Confederações Laborais e as próprias Confederações de Autônomos do outro;

8) Do impasse surgiram reiteradas ameaças de iminente paralisação;

Diante da grave e iminente ameaça emergiu a necessidade de impetrar o presente *habeas corpus* coletivo que visa, preventivamente, garantir o direito fundamental de ir e vir dos motoristas profissionais e demais usuários das rodovias, bem como do direito de livre exercício do trabalho por parte desses motoristas.

Trata-se, pois, de tutela jurisdicional difusa de caráter inibitório manejada em benefício da coletividade de motoristas profissionais, bem como de toda a sociedade.

III - DOS FATOS

III.1 - Da aprovação da Lei n. 12.619/12

A necessidade de regulamentação da profissão do motorista rodoviário transportador de cargas e de pessoas não é assunto novo. A matéria recebeu destacado impulso a partir da propositura, em 12/12/2007 na cidade de Rondonópolis/MT, da Ação Civil Pública n. 1372.2007.021.23.00-3, que contou, em 17/12/2007, com o deferimento da liminar então pleiteada por parte do Juízo da 1ª Vara do Trabalho de Rondonópolis que, embora tenha vigido por pouco tempo, demonstrou que o debate e a solução para a questão da limitação da jornada dos motoristas era inadiável.

Dessa provocação judicial decorreu uma inédita aproximação, em escala nacional, das representações classistas laborais e patronais, ambas imbuídas pelo objetivo comum de construir um consenso em torno de um dos mais agudos problemas do segmento - a limitação da jornada de trabalho e do tempo de direção dos motoristas e a adaptação e a criação da infraestrutura ambiental necessária para que os motoristas possam exercer sua atividade de modo seguro, saudável e digno.

O fruto desse processo de negociação, mediado pelo Ministério Público do Trabalho, foi corporificado no Projeto de Lei n. 99/2007, que recebeu amplo apoio de Senadores e Deputados Federais. O aludido projeto, após ser levado à sanção presidencial, lá tendo recebido vários vetos jurídicos, deu origem à Lei n. 12.619/2012, que, finalmente veio regular a complexa e multifacetada profissão do motorista rodoviário transportador de cargas e passageiros.

A eficácia da nova lei foi questionada de modo infundado pelo MUBC. Contudo, esclarecedora avaliação

científica foi veiculada ontem, dia 05/09/2012, no Jornal Nacional da Rede Globo, demonstrando de modo irrefutável que a norma cumpre seu papel de resguardo da segurança e da vida do motorista, bem como garante segurança no trânsito. A íntegra da aludida reportagem pode ser vista no link <http://g1.globo.com/jornal-nacional/videos/t/edicoes/v/estudo-mostra-que-caminhoneiros-ficam-muito-cansados-para-realizar-suas-metas/2125004/>.

III.2 - Da convocação para paralisação pelo MUBC - MOVIMENTO UNIÃO BRASIL CAMINHONEIRO, através de seus dirigentes (empresários do setor de transporte) para uma "greve" a partir de 25/07/2012 (DOC. 01)

Entre o período de 25 a 31 de julho de 2012, o Brasil presenciou e vivenciou diversas paralisações nas rodovias federais e estaduais de vários estados do Brasil.

Este movimento convocado pelo MUBC, MOVIMENTO UNIÃO BRASIL CAMINHONEIRO, representando empresários do setor rodoviário (doc.01), intitulado equivocadamente de **"greve dos caminhoneiros"**, produziu graves consequências, tanto sociais, quanto econômicas, inclusive a morte, de pelo menos, um manifestante, conforme certidão de óbito acostada como doc. 14. Além disso, formaram-se longas filas em razão do bloqueio das rodovias, bem como houve o desabastecimento amplamente noticiado de grandes centros urbanos do país (doc. 13).

Como se pode verificar no documento de convocação, a pauta reivindicatória continha oito itens, reproduzidos a seguir, nos quais sete referiam-se à regulamentação da ANTT e apenas um, a respeito da Lei 12.619/2012.

Pontos da pauta:

"Ações que necessariamente terão de ser providenciadas, de imediato, pela ANTT:

- 1) Revogação da Resolução nº 3056/09 de 12/03/09 e suas alterações;*
- 2) Revogação da Nota Técnica nº 02 de 05/03/11;*
- 3) Revogação da Resolução nº 3658/11;*
- 4) Cancelamento de todos os RNTRC realizados;*
- 5) Revisão de todos os Postos Credenciados para continuar operando o RNTRC;*
- 6) Criação de serviço de conferência e fiscalização permanente dos RNTRC realizados;*
- 7) Elaboração de novas regras e normas, rigorosamente de acordo com as legislações pertinentes, em*

substituição às Resoluções nos 3056/09 e 3658/11;

8) **Prorrogação da vigência da Lei nº 12619/12 por 365 dias** (grifou-se).

A confirmação de que o bloqueio das rodovias foi feito por empresários, não por trabalhadores do setor, está claramente demonstrada já no documento convocatório, nestes termos:

"MANIFESTAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE CARGAS DATA: 25/07/2012 (DIA DE SÃO CRISTÓVÃO) HORÁRIO: A PARTIR DA ZERO HORA

O MUBC está sendo contatado por Sindicatos de Transporte de Cargas de várias regiões do país, dando conta das profundas dificuldades atualmente enfrentadas pelos transportadores, com tendências até mesmo de inviabilizar suas atividades. Os problemas envolvem motoristas autônomos, empregados e comissionados, empresas de transporte e cooperativas de transporte de cargas, e estão concentradas basicamente em duas questões: VALOR DO FRETE e CARTÃO FRETE. O VALOR DO FRETE, que na maioria dos casos não cobre nem os custos de manutenção dos veículos, é vítima da adulteração feita pela ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres, no texto da Lei nº 11442/07 (direito adquirido), ao substituir a cláusula: "... ETC - Empresa de Transporte de Carga, que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua ATIVIDADE PRINCIPAL...", por "... ETC - Empresa de Transporte de Carga, que tenha no transporte rodoviário de carga, ATIVIDADE ECONÔMICA...". (...) O Movimento União Brasil Caminhoneiro está pronto para coordenar a manifestação, porém não vai chegar alugar nenhum se não houver a participação de todos, sem exceção. No próximo dia 25 de julho de 2012 - Dia de São Cristóvão, padroeiro dos motoristas, pare onde estiver, permaneça parado até a solução das questões, mantenha-se informado do andamento pelo site www.uniaobrasilcaminhoneiro.org.br e procure convencer os colegas menos informados a não rodar. O dia 25 de julho será em uma 4ª feira. O ideal é que ninguém viaje a partir do domingo, dia 22 de julho, a fim de evitar riscos de tumultos em rodovias. O MUBC terá coordenadores credenciados em todas as regiões do país. **Nélio Botelho MOVIMENTO UNIÃO BRASIL CAMINHONEIRO** www.uniaobrasilcaminhoneiro.org.br (21) 2471-2202 / 3448-9090" (fez-se destaques e omissões)

Assim, embora o MUBC tenha divulgado que o movimento teria se dado em defesa dos caminhoneiros, a pretexto de supostos prejuízos decorrentes da limitação da jornada de trabalho, na verdade, o movimento foi fomentado e financiado por empresas transportadoras e cooperativas de transportadores interessadas em discutir, fundamentalmente, questões de ordem tributária derivadas de recentes regramentos da Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT.

Ou seja, os impetrados, empresários do setor de transporte (proprietários de postos de combustíveis, autopeças, presidente de cooperativa etc.), indevida e ilegítimamente, utilizaram o nome dos trabalhadores rodoviários para alcançar seus objetivos econômicos e políticos.

Tal fato é notório e povoou a mídia escrita e falada, conforme se defluiu das notícias acostadas, a título exemplificativo, como doc.12. Em uma delas o SR. NÉLIO BOTELHO, ao reclamar da falta de cumprimento da promessa da participação de algumas empresas, *"se declara decepcionado também com as empresas transportadoras de cargas que, segundo ele, incentivaram os protestos"*.

Continua dizendo que *"quando da organização da manifestação foi levado em consideração os inúmeros contatos recebidos de grande número de Empresas nos incentivando a realizar a Manifestação ... muitas teriam, inclusive, assumido o compromisso de participar e se integrar à manifestação"*.

A toda evidência, desde sua convocação, restou claro que o movimento interessava aos empresários do setor e não aos motoristas.

III.3 - Das entidades sindicais, legítimas representantes dos caminhoneiros, que repudiaram o movimento - (DOC. 02 e 03)

Contrário a esse movimento e em favor da Lei nº 12.619/2012, um grupo de mais de 20 entidades, encabeçado pela Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) divulgou um documento repudiando o movimento (doc.02). Deste documento extrai-se a seguinte afirmação:

"Para as entidades, o MUBC pretende utilizar a 'força dos caminhoneiros para atender aos interesses das empresas e de outros negócios particulares, que sempre se aproveitaram e viveram à custa da categoria'".

Mas não só a CNTA, juntamente com demais entidades signatárias do documento, repudiou o movimento, como também a confederação que representa os caminhoneiros empregados, a CNTTT, que também criticou tal paralisação convocada pelo MUBC: *"O movimento União Brasil Caminhoneiro não tem legitimidade para convocar motoristas empregados, cuja*

representatividade é dos Sindicatos dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários vinculados à CNTTT e Federações filiadas no Brasil”, diz o site da entidade¹ (DOC. 03).

A confederação discorda do MUBC, quando reivindica a prorrogação por um ano dos efeitos da lei, afirmando, com razão, que **“não faz sentido, nós motoristas, lutarmos contra a jornada de trabalho que é um dos pontos da Lei que nos trás segurança, qualidade de vida e saúde. Sabemos a quantidade de acidentes que ceifam milhares de vidas de motoristas e usuários das vias, que são causados em função do cansaço pelas jornadas excessivas, que muitas vezes são vencidas com o uso (anfetaminas), e outras drogas lícitas e ilícitas”**.

A CNTTT - Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres e a FETROPAR, além de outras entidades, legítimas representantes da categoria profissional, em documento intitulado “CARTA DE CASCAVEL”, datada de 30 de agosto de 2012 (DOC. 03), afirmam sua posição nos seguintes termos:

“A Lei n. 12.619/12 materializa uma histórica conquista para milhões de motoristas profissionais brasileiros. Trata-se de norma que foi profunda e exaustivamente debatida entre representações laborais e patronais, sendo fruto, portanto, de um inédito consenso entre interesses de empregados e empregadores.

(...)

Cabe, desde já, esclarecer que este movimento não contou com a participação de legítimos representantes dos motoristas, tampouco defendeu os verdadeiros interesses dos motoristas brasileiros. Ao contrário, representou grave desrespeito a esta categoria profissional, sobretudo por usar o nome dos motoristas para atentar contra a maior conquista desses trabalhadores.

(...)

Cogitou-se, durante a última reunião da mesa de negociações instalada no Ministério dos Transportes, realizada em 27 de agosto de 2012, nova suspensão da fiscalização da lei por mais 180 dias.

Cabe registrar que os motoristas profissionais representados pelos líderes sindicais que esta subscrevem NÃO ADMITEM QUALQUER NOVA PRORROGAÇÃO DA FISCALIZAÇÃO DA LEI N. 12.619/12.

Certos de contar com o apoio e sensibilidade das autoridades competentes, os signatários da presente, confiam que a justiça social norteará as vossas ações e decisões, não permitindo que essa histórica conquista sucumba em nome do interesse econômico de pequenos grupos descomprometidos com a vida do motorista e com a segurança da sociedade” (trechos omitidos e outros destacados).

¹ <http://www.cntt.org.br/ver.php?codigo=1785#.UEYIMqC72So>

III.4 - Da mesa de negociação instalada no Ministério dos Transportes para buscar solução ao conflito (DOC. 04)

Buscando colocar fim ao movimento que já se tornava insuportável para a sociedade, o Ministério dos Transportes realizou reunião de emergência, da qual o MPT esteve representado, sendo instalada a mesa de negociações destinada a debater e buscar soluções para as demandas colocadas pelos líderes do movimento, notadamente, o Sr. Nélio Botelho. Na oportunidade, conforme ata anexa (doc.04), restou claramente reconhecido que a Lei n. 12.619/12 representa grande avanço para os motoristas, sendo, neste particular, definido que as discussões se restringiriam a buscar aperfeiçoamentos, especificamente, quanto aos pontos de parada para descanso ao longo das rodovias.

No entanto, conforme relatos do representante do MPT na multicitada mesa, na reunião, realizada em 21/08/2012, os representantes do MUBC, revendo a deliberação tirada na primeira reunião, pleitearam a suspensão da Lei n. 12.619/12 por 365 dias, além de exigirem a redução dos intervalos de descanso nela previstos, sob pena de retomarem o movimento de bloqueio de rodovias a partir do início de setembro/2012.

Na reunião realizada no último dia 28/08/2012, o MUBC renovou a proposta de suspensão de fiscalização da lei, bem como chegou ao conhecimento do Ministério Público do Trabalho panfleto conclamando a realização de nova paralisação para o próximo dia 08/09/2012 (doc. 17).

No dia 04/09/2012, realizou-se a última reunião da mesa de negociações, na qual os representantes do MUBC insistiram em exigir a suspensão do início da fiscalização do cumprimento da Lei n. 12.691/12, com o intuito de, junto ao Congresso Nacional, conseguir empreender as mudanças que entendem necessárias para atender aos anseios patronais que nortearam a ação do MUBC durante todo esse episódio.

Segundo relatou o representante do MPT na mesa, o Sr. Janir Bottega, impetrado empresário do setor de acessórios, afirmou que "os pontos de paradas são um BODE ESPIATÓRIO, pois a questão é econômica". O Sr. Bottega prosseguiu afirmando que "o que se pretende discutir é o limite do intervalo interjornada de onze horas, pois isso provocaria o engessamento de quem produz".

As declarações do impetrado apenas reforçaram o que já se sabia: os verdadeiros interesses defendidos pelo MUBC sempre foram econômicos e patronais.

As ameaças de nova paralisação permearam a última reunião, tendo impressionado até mesmo o representante da CNT na mesa, Sr. JOSÉ DA FONSECA LOPES, que afirmou que "o movimento já está fora de controle e que gente irá morrer" e, antes dele, na mesma reunião, o Sr. NÉLIO BOTELHO, ora impetrado, afirmou que "*está prestes a acontecer algo muito pior*".

Diante dessa grave e iminente ameaça, torna-se urgente a tomada das medidas judiciais preventivas e punitivas cabíveis, pois está claramente confirmado de que o movimento foi e está sendo patrocinado por empresários do setor de transporte, não por trabalhadores, e coloca em sério risco a vida e o trabalho dos profissionais rodoviários.

III.5 - Da natureza do movimento: ilegitimidade dos autores

III.5.1. Do estranho, eclético, conflituoso e indefinido objeto do MUBC - (doc. 06)

Como já demonstrado, tudo que se colheu confirma que o movimento promovido pelo MUBC visou exclusivamente defender interesses de empresas do setor de transporte.

Em verdade, esse compromisso com interesses econômicos reflete o caráter eclético do MUBC.

Como pode ser verificado no site: www.uniaobrasilcaminhoneiro.org.br, o impetrado, Movimento União Brasil Caminhoneiro é uma associação *sui generis* que defende interesses os mais diferentes e conflitantes possível. (DOC. 06)

De acordo com o site, o MUBC congrega atualmente caminhoneiros autônomos, empregados, comissionados, sindicatos, federações, cooperativas, empresas de transporte, postos de gasolina, mecânicos, eletricitas, borracheiros, frentistas, lojas de peças, acessórios e pneus etc, bem como de uma variedade de embarcadores de cargas, profissionais de seguros e de divulgação, montadoras e vendas, etc.

Nessa formação tão díspar, composta de grupos economicamente fragilizados (trabalhadores) e outros economicamente fortes (empresários), é natural a proeminência dos interesses destes últimos em detrimento dos primeiros.

Não é crível que o MUBC, com elementos tão estranhos e com objetivos tão indefinidos e contraditórios em sua formação, venha postar-se, genuinamente, como defensor da

classe de trabalhadores motoristas, intitulado-se representantes de caminhoneiros.

Não é sem razão que suas atitudes e ações suscitaram contrariedade das entidades que legitimamente representam a categoria profissional, ou seja: os sindicatos, as federações e as confederações laborais.

Nominar o movimento ocorrido como "greve dos caminhoneiros" configura verdadeiro atentado aos trabalhadores rodoviários e aos verdadeiros e legítimos representantes das categorias de transportadores autônomos e empregados que, acertadamente, se opuseram a tal movimento.

III.5.2 Da qualidade de empresários dos representantes do MUBC ora impetrados (DOC. 07)

Os impetrados são empresários que se apresentaram na mesa de negociação constituída pelo Ministério dos Transportes como responsáveis diretos pelos movimentos de paralisação, como se pode comprovar nas Atas de Audiências juntadas, (DOC.04).

O principal articulador do movimento, **NÉLIO SEBASTIÃO BOTELHO**, além de presidente do MUBC, também é presidente da COBRASCAM - COOPERATIVA BRASILEIRA DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS DE BENS LTDA. Fundada em 15 de janeiro de 1988.

Nélio Sebastião Botelho, desde 1986 tem liderado movimentos relacionados ao setor rodoviário. *"repetiu a dose com mais intensidade em 1999, provocando a ira do presidente Fernando Henrique Cardoso."* Conforme publicação da revista ISTO É, (DOC.12)

A COBRASCAM, com filiais em todo o país, tem como seus maiores clientes empresas de grande porte como, Petrobras Distribuidora S.A., Transpetro e CENPES - Centro de Pesquisas da Petrobras. Esse domínio do mercado de transporte de cargas líquidas e óleos lubrificantes embalados, com mais de 1400 caminhões agregados, conforme informado no site www.cobrascam.com.br.

Tamanha estrutura aliada ao estratégico setor de atuação - transporte de combustíveis, confere ao Sr. Nélio Botelho um grande poder de mobilização que chega a colocar em risco até mesmo a segurança nacional.

Com efeito, a paralisação da distribuição de combustíveis gera, inexoravelmente, um efeito em cadeia que acaba por comprometer a mobilidade de todo o setor rodoviário. Trata-se de um risco de cunho sistêmico.

Por sua vez, o impetrado **NERI LEOBET** (que responde pela alcunha Neori Tigrão) é proprietário das empresas: 1) Tigrão do Sabará Comércio de Combustíveis; 2) Souza Naves Comércio de Combustíveis Ltda; 3) Sabará Regulamentação de Documentos Ltda ME e Leobet & Leobet Ltda (doc.07.3).

Outro impetrado, **JANIR BOTTEGA**, é proprietário das empresas 1) Janir Bottega Acessórios; 2) J Bottega Representações Comerciais Ltda, cujas atividades são comércio a varejo de peças e acessórios novos para veículos automotores; 3) Janir Bottega e 4) Paluski & Bottega Ltda (doc.07.4).

A exemplo dos membros do MUBC acima mencionados, dos doze representantes que compareceram à primeira reunião da mesa de negociações do Ministério dos Transportes, apenas um aparenta ser, de fato e de direito, sindicalista, conforme se infere pelos documentos carreados no doc. 07.

Como se pode concluir, o movimento foi todo orquestrado por empresários do setor rodoviário, de postos de combustíveis, do transporte turístico e até mesmo de acessórios. Todos, menos trabalhadores, conforme era de se esperar da exótica composição do MUBC.

Resta evidente, porém, que parar rodovia é, infelizmente, tarefa fácil. Desse modo, é claro que um pequeno grupo movido por interesses escusos pode bloquear uma rodovia e causar grandes filas passando a falsa impressão de que todos que ali estão participam e concordam com o movimento.

Não é por outra razão que a atuação do MUBC ganhou grande repercussão na mídia, de modo que as longas filas foram inteligentemente utilizadas como uma demonstração de concordância e adesão da sociedade à inaceitável proposta do MUBC de manter a insegurança nas estradas para atender seus fins econômicos.

Nada mais enganoso. As longas filas foram formadas pelas maiores vítimas deste movimento criminoso.

III.5.3. Demais evidências de que os impetrados se apresentaram arditosamente como representantes dos trabalhadores apenas para auferir vantagens econômicas (DOC. 08 e 09)

No curso das investigações o MPT confirmou que o movimento ocorrido foi realmente orquestrado por empresários do setor de transporte e assemelhados.

Digno de nota o depoimento prestado pelo Sr. MIGUEL ANTONIO MENDES, diretor da ATC, Associação dos Transportadores de Carga do Mato Grosso, (DOC.08), que participou, acompanhado de vários empresários, de reunião com o Sr. Nélío Sebastião Botelho conclamando-os para a mobilização.

Nas suas declarações o Sr. Miguel Antonio Mendes esclarece que reuniões com o mesmo fim foram realizadas pelo Sr. Nélío Botelho em diversos estados do país, *in litteris*:

"Sr. Nélío Botelho esteve em uma reunião organizada pelo Sindicato das Empresas de Transportes no Estado de Mato Grosso (SINDIMAT), realizada em 10/07/2012, (...); que participaram da reunião a diretoria do SINDIMAT e empresários do segmento de transporte de combustíveis; (...); que o sr. Nélío Botelho se apresentou como presidente do Movimento União Brasil Caminhoneiro - MUBC; que o sr. Nélío Botelho informou ao depoente que havia sido procurado por empresários, motoristas empregados e motoristas autônomos do segmento do transporte rodoviário de cargas que alegavam estar insatisfeitos com a nova regulamentação da carta frete e da lei 12619/2012; que em razão do pedido o depoente autorizou a participação do sr. Nélío Botelho na reunião realizada no SEST/SENAT; (...) o sr. Nélío Botelho informou que reuniu-se com outros representantes do setor de transporte de cargas, pertencentes ao setor patronal e autônomos, nos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná para também discutir a pauta de reivindicações do Movimento e ter apoio no dia 25/07/2012, (...) no qual o Movimento iria fazer uma paralisação nacional nas rodovias; (...)" (realces e omissões feitas pelo MPT)

Opondo-se à paralisação, a Federação dos Caminhoneiros Autônomos do Rio Grande do Sul, alinhada à posição da

Confederação Nacional do setor, encaminhou comunicado aos sindicatos filiados orientando-os a não aderirem ao movimento e, simultaneamente, manejou ação judicial na Justiça Federal pedindo a proibição de bloqueios em rodovias federais no estado em face do MUBC. A Justiça Federal concedeu a liminar.

O Presidente do SETCERGS (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do Rio Grande do Sul), Sr. JOSÉ CARLOS SILVANO, afirmou em entrevista concedida ao Jornal Zero Hora, (doc.10) que recebeu emails do Sr. Nélío Botelho pedindo apoio para a "greve", mas que, por temor, por considerar que seria um *lockout*, não aderiu diretamente.

Em 04/08/2012, em entrevista concedida ao Jornal Zero Hora, (doc.11), Sr. Nélío Botelho afirma que "*Quem acionou o MUBC foram motoristas, empresas de transporte e cooperativas*". Na mesma entrevista Botelho reconhece "*até episódios isolados de vandalismo*".

Em artigo publicado pela revista ISTO É, em 22/08/2012, (doc.12) Nélío Botelho define bem a sua relação com o patronato:

"Tamanho sucesso das investidas de Nélío Botelho, segundo lideranças do setor, explica-se pela sua proximidade com os patrões. O próprio Nélío não esconde a relação. 'Existe interesse patronal, sim. Mais de 75% deles estão a caminho da falência com a situação atual. Estão nos apoiando', diz".

III.6 - Dos graves prejuízos decorrentes do bloqueio de estradas

Diversas e importantes rodovias do país foram totalmente bloqueadas no período da paralisação, entre estas, a Rodovia Dutra, que liga São Paulo ao Rio de Janeiro.

A respeito, conforme se extrai da revista ISTO É, de 22/08/2012, (doc.12), "*meia dúzia de líderes, a mando de seus patrões, que temiam perder dinheiro com a nova regra aos motoristas de parada obrigatória de 30 minutos a cada quatro horas de direção e descanso ininterrupto de 11 horas, fechou na marra a estrada, ameaçou com paus e pedras quem furava o bloqueio e promoveu o caos com a ameaça de fornecimento de suprimentos básicos à população das duas grandes capitais. O movimento patronal, disfarçado sob o manto de protesto sindical...*"

Os bloqueios por todo o país trouxeram prejuízos incalculáveis para diversos segmentos sociais. Interrompendo severamente o transporte de carga e o tráfego nas rodovias do país. Caminhões foram apedrejados, motoristas feridos, agressões físicas e verbais, além de pelo menos um acidente com morte decorrente diretamente da manifestação.

Ressalte-se, também, a arrogância dos impetrados em descumprir ordens judiciais expedidas com o objetivo de garantir o direito de ir e vir dos cidadãos. (doc.09 e 13)

Na medida em que o movimento espalhou-se pelo país, as notícias de arbitrariedades proliferaram-se na mídia nacional com caminhoneiros denunciando abusos, agressões físicas e morais. São numerosos os relatos de como os impetrados forçavam, através de bloqueios em rodovias importantes pelo país, caminhoneiros a interromperem suas viagens. Tudo sob a ameaça de sofrer agressões físicas, chegando até mesmo, como já dito, aos apedrejamentos dos caminhões.

Essas ações delituosas colocaram em grave e iminente risco a vida de pessoas e veículos pelas rodovias bloqueadas, com ofensa grave ao direito constitucional de ir e vir.

No Paraná, a título de exemplo, os impetrados, no dia 26/08/2012, depredaram cerca de 20 caminhões dirigidos por motoristas que não aderiram ao movimento (doc. 13).

Em decorrência dessas agressões, a Justiça Federal proibiu a interdição do tráfego de caminhões na BR-277, a pedido da empresa concessionária da rodovia, EcoCataratas.

Ainda no Paraná, o empresário **AUGUSTINHO DABOIT, manifestante do movimento, foi morto** em acidente de trânsito provocado por um ônibus, conforme Certidão de Óbito juntada e demais documentos acostados como doc.14.

Junta-se, também, (doc.15), boletins de ocorrências registrados por caminhoneiros que estavam transitando pelas rodovias e foram feridos por pedras lançadas contra os caminhões que dirigiam.

Enfim, foram muitos os prejuízos materiais e morais sofridos tanto pelos trabalhadores que não aderiram ao movimento, quanto pela sociedade usuária das rodovias, fato que pode ser confirmado pelas notícias e documentos juntados.

III.7 - Da operação "Jornada Legal"

A Polícia Rodoviária Federal e o Ministério Público do Trabalho realizaram em todo o Brasil, no dia 25/07, dia dedicado ao motorista, operação denominada Jornada Legal que visou a prestar orientação aos motoristas profissionais. Esta ação, de cunho educativo, objetivou esclarecer estes motoristas sobre as regras instituídas pela Lei 12.619/2012, que disciplina a jornada de trabalho destes profissionais, instituindo tempo para direção e descanso.

Durante a Operação Jornada Legal foram coletados dados e informações que estão no Relatório juntado como doc.16.

O aludido Relatório demonstra, com clareza, que a situação atualmente vivenciada pelos motoristas em todo o Brasil continua extremamente grave, seja no que se refere às longas jornadas, seja quanto ao intenso uso de drogas cada vez mais pesadas para suportar o desumano ritmo de trabalho.

III.8 - Do diagnóstico do setor de transportes obtido na "Jornada Legal": extenuantes jornadas acompanhadas de intenso uso de drogas- Relatório (doc.16).

Dos dados extraídos do Relatório da Operação Jornada Legal fica claramente demonstrada a relação existente entre o uso de drogas e o trabalho em sobrejornada.

Nos testes realizados para verificar a presença de cocaína, anfetamina, metanfetamina e barbitúrico, a cocaína foi diagnosticada em 61% do universo de amostras positivas.

A conclusão pericial foi categórica: *"Diante do estudo pode-se inferir que o uso de substâncias psicoativas está presente no cotidiano dos motoristas e as drogas detectadas interferem substancialmente no ato de dirigir, uma vez agem no Sistema Nervoso Central produzindo alterações de comportamento, humor e cognição e levam a dependência".*

A exemplo dos resultados dos testes clínicos colhidos no ano de 2007, por ocasião do ajuizamento da Ação Civil Pública que resultou na Lei n. 12.619/2012, os resultados, ora relatados demonstram que, quanto ao uso de drogas, nada mudou.

Sendo assim, sobrepõe a importância de se refrear, imediatamente, o excesso de jornada, bem como de submeter a tratamento e recuperação essa legião de motoristas que foram lançados ao vício pela lógica, até então implementada no

segmento. Objetivos que serão alcançados com o cumprimento efetivo da Lei nº 12619/12.

III.9 - Da mesa de negociações no Ministério dos Transportes

Diante do caos provocado pelo MUBC, o Ministério dos Transportes realizou reunião de emergência, da qual o MPT esteve representado, sendo instalada a mesa de negociações destinada a debater e buscar soluções para as demandas colocadas pelos líderes do movimento, notadamente o Sr. NÉLIO BOTELHO.

Na oportunidade, conforme atas juntadas, (DOC. 04), restou claramente reconhecido que a Lei n. 12.619/12 representa grande avanço para os motoristas, sendo, neste particular, definido que as discussões se restringiriam a buscar aperfeiçoar as disposições da lei, em especial no que toca os pontos de parada para descanso ao longo das rodovias.

Na reunião realizada no dia 31/07/2012, confiando na boa fé dos impetrados, restou deliberado que haveria a suspensão da fiscalização pelo CONTRAN pelo período de trinta dias. Nesse período, no âmbito da mesa de negociação, seriam debatidas questões relacionadas à aplicação e aperfeiçoamento da Lei nº 12.619/12.

Entretanto, na reunião realizada no dia 28/08/2012, os representantes do MUBC renovaram a proposta de suspensão de fiscalização da lei pelo prazo de 365 dias. A proposta, que embora tenha constado da pauta inaugural do MUBC, contradizia a deliberação da reunião que instituiu a mesa de negociações e mostrou-se inaceitável ante a premente necessidade de se conferir efetividade à Lei n. 12.619/12.

Ainda na referida reunião de 28/08/2012, circulou entre os participantes um panfleto conclamando para a realização de nova paralisação para o próximo dia 08/09/2012 (doc.17).

III.10 - Da nova e séria ameaça de iminente bloqueio de rodovias

A fim de aferir o grau de verossimilhança da nova ameaça, impende recordar que o Sr. Nélcio Sebastião Botelho, além da recente paralisação de julho de 2012, desde 1986 tem liderado movimentos relacionados ao setor rodoviário. Conforme publicação da revista ISTO É, ele *"repetiu a dose com mais*

intensidade em 1999, provocando a ira do presidente Fernando Henrique Cardoso" (DOC.12).

Em reunião da mesa de negociações no Ministério dos Transportes e durante audiência pública realizada na Câmara dos Deputados no dia 04/09/2012, os impetrados reafirmaram as ameaças de novamente paralisar as rodovias, bloqueando-as, conforme publicação no site www.g1.com.br. (DOC. 18).²

Tais ameaças colocam em risco dois direitos fundamentais dos motoristas brasileiros, o de se locomover e o de exercer livremente seu trabalho.

Em matéria televisiva apresentada ontem, dia 05/09/2012, no Jornal "Bom Dia Brasil" da Rede Globo, a ameaça de novos bloqueios ficou amplamente confirmada, nestes termos (Doc.5):

"Caminhoneiros prometeram novos bloqueios em estradas, como os que foram feitos em julho."

Ainda nessa reportagem, um motorista entrevistado confirma o uso de cocaína para "aguentar o cansaço" causado pelo excesso de jornada.

Desse modo, com base nas provas e indícios colacionados, o *Parquet* laboral não vislumbra alternativa a não ser tomar as medidas judiciais cabíveis para o presente caso, a fim de salvaguardar o direito de ir e vir e de livre exercício da profissão dos trabalhadores rodoviários

Sendo de rigor o deferimento do salvo-conduto para resguardar os direitos fundamentais ameaçados, o que se faz com base nos fundamentos jurídicos a seguir delineados.

IV - DA POSSIBILIDADE JURÍDICA DO HABEAS CORPUS COLETIVO

Possibilidade jurídica do pedido consiste na admissão pelo ordenamento jurídico do pedido. Segundo Wambier³, há duas posições acerca desta condição de ação, uma que entende sempre haver a possibilidade jurídica do pedido quando houver ao menos em tese previsão a respeito da providência requerida, e outra que entende que haverá possibilidade jurídica do pedido sempre que não houver vedação expressa quanto a pretensão.

² (<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2012/09/caminhoneiros-pedem-prorrogaçao-da-fiscalizacao-educativa-de-jornada.html>).

³ WAMBIER, Luiz Rodrigues (coord.). *Curso Avançado de Direito Processual Civil*. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.

No que toca ao *habeas corpus*, a discussão em torno da sua possibilidade jurídica esvazia-se em razão da previsão inserta no art. 5º, LXVIII, da Carta Magna traz expressa previsão do remédio constitucional, *verbis*:

LXVIII - conceder-se-á "habeas-corpus" sempre que alguém sofrer ou se achar ameaçado de sofrer violência ou coação em sua liberdade de locomoção, por ilegalidade ou abuso de poder;

Igualmente pacífico é o reconhecimento da possibilidade jurídica do pedido de *habeas corpus* coletivo, uma vez que por tratar-se de ação constitucional, a interpretação do seu alcance e aplicação deve ser extensiva, de modo que nada impede (e tudo recomenda) o manejo do *writ* em socorro de uma coletividade.

Destarte, há muito, a jurisprudência, visando garantir efetividade máxima ao direito de livre locomoção, vem interpretando o conteúdo da garantia constitucional do *habeas corpus* de modo a, harmonizando-o com os direitos constitucionais à tutela jurídica efetiva e célere (CF, art. 5º, incisos XXXVI e LXXVIII), permitir a utilização do **chamado habeas corpus coletivo**, o qual objetiva resguardar a liberdade de locomoção de uma coletividade de pessoas que esteja ameaçada ou vilipendiada de forma homogênea, por ato ilegal ou abusivo, mediante o manejo de uma única ação constitucional.

Neste sentido, o *habeas corpus* ajusta-se ao que Mauro Cappelletti e Bryant Garth chamaram de "segunda onda de acesso à justiça"⁴, pela qual se propõe, justamente, a utilização de instrumentos processuais voltados à tutela de direitos e interesses difusos como meio de romper as barreiras ao amplo acesso à justiça.

Portanto, o presente *habeas corpus* coletivo, de natureza preventiva, mostra-se absolutamente viável juridicamente.

V - DA COMPETÊNCIA MATERIAL DA JUSTIÇA DO TRABALHO

A controvérsia quanto à competência material para a Justiça do Trabalho apreciar e julgar *habeas corpus* foi definitivamente superada com a ampliação da competência da Justiça Especializada operada pela Emenda Constitucional n. 45, *verbis*:

Art. 114. Compete à Justiça do Trabalho processar e julgar:

⁴ Obra "Acesso à Justiça". Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris Editor, 2002, p. 31.

...

IV - os mandados de segurança, habeas corpus e habeas data, quando o ato questionado envolver matéria sujeita à sua jurisdição;

Neste sentido, cabe transcrever parte da elucidativa decisão liminar proferida pelo ministro do C. TST, Guilherme Augusto Caputo Bastos, proferida no último dia 26/04/2012, nos autos do processo n. 0003981-95.2012.5.00.0000:

...

Cumpra registrar que, no âmbito trabalhista, o estudo do cabimento do habeas corpus na Justiça do Trabalho encontra-se inevitavelmente atrelado à alteração da competência material implementada no artigo 114 da Constituição Federal, que foi ampliada com a promulgação da Emenda Constitucional nº 45/2004.

...

Assim, após a modificação implementada na atual Constituição Federal, verifico na jurisprudência desta Colenda Corte que essa espécie de ação constitucional tem sido predominantemente utilizada para impugnar decisão que determina a prisão civil de depositário infiel.

Entendo, contudo, que o cabimento de habeas corpus na Justiça do Trabalho não pode estar restrito às hipóteses em que haja cerceio da liberdade de locomoção do depositário infiel, pois, deste modo, estar-se-ia promovendo o esvaziamento da norma constitucional, face ao reconhecimento da inconstitucionalidade em relação a essa modalidade de prisão civil.

*Dessarte, **implica reconhecer que o alcance atual do habeas corpus há de ser estendido** para abarcar a ilegalidade ou abuso de poder praticado em face de uma relação de trabalho. Vale dizer: **pode ser impetrado contra atos** e decisões de juízes, atos de empregadores, de auditores fiscais do trabalho, ou mesmo **de terceiros**.*

*Assim, a interpretação a ser conferida à Constituição Federal não pode ser literal ou gramatical, no sentido de se entender cabível o habeas corpus apenas quando violado o direito à locomoção em seu sentido físico de ir, vir ou ficar. Ao contrário, deve-se ampliar tal entendimento para assegurar a utilização de tal ação constitucional com vistas à proteção da autonomia da vontade contra ilegalidade ou abuso de poder perpetrado, seja pela autoridade judiciária, seja pelas partes da relação de trabalho. **Há que se assegurar o livre exercício do trabalho**, direito fundamental resguardado pelos artigos 1º, IV, 5º, XIII, 6º e 7º da Constituição Federal, bem como a dignidade da pessoa humana (destaques e omissões do MPT).*

A questão debatida na presente demanda nem mesmo careceria da aludida ampliação do escopo do remédio constitucional referida pelo eminente ministro, uma vez que um dos bens jurídicos ora tutelados é exatamente o direito de ir e vir da coletividade de trabalhadores motoristas.

Mas, além do direito de locomoção, reforça a conclusão pela competência material da Justiça do Trabalho o fato de que também é tutelado, *in casu*, o direito ao livre exercício do direito fundamental do trabalho titularizado por toda a coletividade de motoristas profissionais, sejam eles empregados ou autônomos.

Com efeito, a tutela jurisdicional ora pleiteada visa, em primeiro lugar, garantir o direito fundamental de locomoção da coletividade de motoristas e, por derivação lógica, garantir também o livre exercício do trabalho desses profissionais frente à abusiva e ilegal ameaça de iminente bloqueio das rodovias já anunciada pelo MUBC.

O anunciado bloqueio de rodovias não apenas viola o direito de ir e vir, como também subtrai a possibilidade do exercício da profissão de todos que laboram nas estradas.

Verifica-se, que o caso ora posto em juízo diz respeito diretamente à vocação natural do *habeas corpus*, concernente em resguardar o direito de ir e vir das pessoas, no caso da coletividade de trabalhadores motoristas.

Trata-se, pois, de ato de terceiro que atinge, a um só tempo, direitos fundamentais da coletividade de trabalhadores, com repercussões diretas nos contratos de trabalho dos motoristas empregados, bem como nos contratos de prestação de serviços celebrados pelos motoristas autônomos.

Desse modo, resta indene de dúvidas a competência material da Justiça do Trabalho para a apreciação e julgamento dos pedidos.

VI - DA COMPETÊNCIA FUNCIONAL DA JUSTIÇA DO TRABALHO

No que toca a competência funcional no âmbito da Justiça do Trabalho, a questão não comporta maiores dificuldades, uma vez que não havendo prerrogativa de foro para nenhum dos impetrados, a competência residual é a da Vara do Trabalho.

Neste sentido, transcreve-se decisão proferida pelo eminente ministro Cezar Peluso no HC n. 110.561 em 11/10/2011, *verbis*:

HABEAS CORPUS 110.561 (202)

[...]

2. Incognoscível o pedido de writ. A competência para julgar

habeas corpus depende da qualidade do paciente ou da autoridade coatora. De um lado, o paciente não goza de prerrogativa de foro; de outro, esta Corte só é competente para processar e julgar, originariamente, pedido de habeas corpus em que figurem como coator unicamente as autoridades descritas no art. 102, I, i, da Constituição da República. 3. Isto posto, não conheço deste habeas corpus, nos termos dos arts. 38 da Lei no 8.038, de 28.05.1990, e 13, V, "d", do RISTF.

...

Sendo assim, resta claro que a demanda deve ser originariamente apreciada pelo primeiro grau de jurisdição trabalhista.

VII - DA COMPETÊNCIA TERRITORIAL PARA APRECIÇÃO DA CAUSA

A identificação da competência jurisdicional territorial aplicável à presente causa remete ao entendimento consolidado na Orientação Jurisprudencial n. 130 da SBDI-2 do C. TST, *verbis*:

Nº 130 AÇÃO CIVIL PÚBLICA. COMPETÊNCIA TERRITORIAL. EXTENSÃO DO DANO CAUSADO OU A SER REPARADO. APLICAÇÃO ANALÓGICA DO ART. 93 DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. DJ 04.05.2004

Para a fixação da competência territorial em sede de ação civil pública, cumpre tomar em conta a extensão do dano causado ou a ser reparado, pautando-se pela incidência analógica do art. 93 do Código de Defesa do Consumidor.

Assim, se a extensão do dano a ser reparado limitar-se ao âmbito regional, a competência é de uma das Varas do Trabalho da Capital do Estado; se for de âmbito supra-regional ou nacional, o foro é o do Distrito Federal.

Cabe frisar que, embora o verbete acima transcrito refira-se à ação civil pública, no presente caso ele se aplica em razão da natureza dos interesses veiculados na demanda - difusos e coletivos no sentido estrito.

Com efeito, conforme já dito e reprisado, a presente lide visa resguardar direitos fundamentais indivisíveis titularizados pela coletividade de motoristas profissionais, empregados e autônomos. Além disso, são defendidos, também, direitos fundamentais indivisíveis de toda a sociedade.

Desse modo, a conceituação dos direitos ora vindicados amolda-se com precisão ao disposto no art. 81, I e II p. único, II do Código de Defesa do Consumidor, *verbis*:

Art. 81. A defesa dos interesses e direitos dos consumidores e das vítimas poderá ser exercida em juízo individualmente, ou a título

coletivo.

Parágrafo único. A defesa coletiva será exercida quando se tratar de:

I - interesses ou direitos difusos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível, de que sejam titulares pessoas indeterminadas e ligadas por circunstâncias de fato;

II - interesses ou direitos coletivos, assim entendidos, para efeitos deste código, os transindividuais, de natureza indivisível de que seja titular grupo, categoria ou classe de pessoas ligadas entre si ou com a parte contrária por uma relação jurídica base;

O direito à livre circulação é indivisível e garantido a todos os usuários das rodovias, que se veem ameaçados pela circunstância fática do anunciado bloqueio que se busca evitar. Resta claro, portanto, que se trata de um interesse de natureza difusa, previsto no art. 81, p. único, I do CDC.

A subsunção ao art. 81, p. único, II do CDC, que conceitua o interesse coletivo, pode ser facilmente extraída pelo fato de que o direito ao livre exercício do emprego e da profissão, de natureza indivisível, titularizado pela coletividade de motoristas profissionais, está sendo igual e seriamente ameaçado pela promessa de bloqueio rodoviário.

Cabe destacar que a ligação entre os motoristas profissionais por uma relação jurídica base é ínsita a cada grupo. Os motoristas empregados veem-se homogeneizados entre si pela relação de emprego que lhes é comum, assim como os motoristas autônomos possuem em comum a relação contratual, ainda que efêmera, mantida com os tomadores dos seus serviços de transporte.

Verifica-se, pois, que, essencialmente, o presente *habeas corpus coletivo* possui roupagem e natureza de verdadeira ação civil pública, razão pela qual os regramentos aplicáveis à fixação da competência territorial devem ser idênticos.

Nesta esteira, considerando que a ameaça que ora se busca evitar estende-se por todo o território nacional, apresenta-se como competente para julgar a presente causa uma das Varas do Trabalho de Brasília/DF.

VIII - DA LEGITIMIDADE ATIVA AD CAUSAM DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

A legitimidade ativa do Ministério Público do Trabalho é patente, bastando ler o que dispõe o art. 6º, VI da Lei

Orgânica do Ministério Público da União, LC n. 75/93:

Art. 6º Compete ao Ministério Público da União:

...

VI - impetrar habeas corpus e mandado de segurança;

Cabe chamar a atenção que, em especial por se tratar de ameaça coletiva ao direito de ir e vir da coletividade de trabalhadores motoristas, sobreleva-se a pertinência e importância da atuação do Ministério Público do Trabalho como autor do presente *habeas corpus* coletivo, a fim de defender esse direito coletivo dos motoristas e o direito difuso de locomoção de toda a sociedade, direito este de estatura constitucional e de índole fundamental.

Ademais, da ameaça ao direito de ir e vir da coletividade de trabalhadores motoristas decorre, inexoravelmente, o prejuízo ao direito ao livre exercício do trabalho por parte desta mesma coletividade.

IX - DA LEGITIMIDADE PASSIVA AD CAUSAM: *particulares como agentes coatores*

O cabimento de se arrolar no polo passivo do *habeas corpus* um particular já foi palco de discussão doutrinária e jurisprudencial. Contudo, tal debate encontra-se estéril, sendo unissonamente reconhecido o cabimento do manejo deste remédio constitucional em face de ato abusivo ou ilegal partido de particular que constranja direito fundamental de outrem.

Neste sentido, colhem-se as seguintes decisões:

"HABEAS CORPUS" - Impetração contra particular - Cabimento - Hospital - Saída de internado impedida por não ter feito o pagamento das despesas - Constrangimento ilegal caracterizado - Ordem concedida (TJMS) RT 574/400 (destaques do MPT).

"HABEAS CORPUS" PREVENTIVO - Impetração contra ato de particular - Paciente que se diz na de iminência de ser internado em clínica psiquiátrica por sua esposa - Conhecimento - Ordem, porém, denegada - Constrangimento não comprovado - Inteligência dos arts. 153, § 20, da CF, 647 do CPP e 1.182 do CPC (Ement.) RT 552/323 (destaques do MPT).

"HABEAS CORPUS" PREVENTIVO - Ameaça à liberdade de locomoção - Salvo-conduto pretendido para impedir possível reinternação em hospital psiquiátrico - Provas referentes a episódio clínico anterior já exaurido no tempo - Impetração, ademais, contra diretor de clínica neuropsiquiátrica - Inexistência, portanto, de

comprovação de qualquer sinal concreto de coação atual ou iminente partida de quem exerça poder ou autoridade Pedido não conhecido (STF) RT 626/376 (destaques do MPT).

Cabe observar que nos dois últimos julgados referidos, embora não tendo sido concedida a ordem, os *habeas corpus* impetrados em face de particulares foram regularmente admitidos.

Especificamente na seara trabalhista, quanto a este importante aspecto de ordem processual cabe, mais uma vez, referir aos esclarecedores fundamentos lançados pelo ilustre ministro do C. TST, Caputo Bastos (processo n. 0003981-95.2012.5.00.0000):

Dessarte, implica reconhecer que o alcance atual do habeas corpus há de ser estendido para abarcar a ilegalidade ou abuso de poder praticado em face de uma relação de trabalho. Vale dizer: pode ser impetrado contra atos e decisões de juízes, atos de empregadores, de auditores fiscais do trabalho, ou mesmo de terceiros (destaques e omissões do MPT).

Verifica-se que a jurisprudência laboral, acompanhando o entendimento já consolidado na justiça comum, admite o manejo do *habeas corpus* em face da ameaça da prática de atos ilegais ou abusivos por particulares terceiros à relação de trabalho.

IX.1 - Da legitimidade passiva *ad causam* da CNT

De plano, cabe informar que a Confederação Nacional do Transporte - CNT, coerente com sua participação durante toda a discussão que resultou na Lei n. 12.619/12, desde a sua edição vem emprestando explícito apoio à efetividade da norma, enaltecendo sua capacidade de finalmente conferir dignidade aos motoristas brasileiros.

Não obstante esse fato, restou comprovado que o MUBC contou com apoio patronal para conseguir financiar e levar avante a paralisação ocorrida em Julho de 2012 e, certamente, conta e contará com novo apoio empresarial para cumprir a promessa de novamente "parar o Brasil".

Desse modo, por questões de ordem processual, a fim de fazer presente no polo passivo da demanda, diretamente ou por meio do seu legitimado extraordinário, todos aqueles quanto aos quais há pedidos de cunho condenatório, fez-se necessária a presença da CNT no polo passivo, uma vez que é ela a representante constitucionalmente definida para representar as empresas do segmento de transportes.

Com efeito, busca-se com o presente writ obter, não apenas do MUBC e seus integrantes, mas também das empresas transportadoras, a condenação de caráter inibitório consistente em absterem-se de bloquear rodovias.

Sendo assim, as obrigações pleiteadas dirigem-se de modo difuso à coletividade de empresas transportadoras, o que torna inviável e impossível arrolar no polo passivo da presente ação, todas as pessoas jurídicas interessadas, pelo que resta necessária sua substituição processual pela respectiva confederação - a CNT, eis que esta é, legal e constitucionalmente, reconhecida como representante adequada de todas as empresas transportadoras do país.

O constituinte de 1988 reservou relevante mister aos entes sindicais, cabendo-lhe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas, nos exatos ditames do art. 8º, III, da Constituição da República, *in verbis*:

Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte:

...

III - ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas;

O vocábulo "defesa" deve ser entendido tanto no sentido de obtenção de provimentos jurisdicionais favoráveis, como no sentido de exercício do contraditório, inibindo qualquer ameaça a direito dos substituídos.

Portanto, o dispositivo constitucional transcrito confere ampla legitimação extraordinária aos entes sindicais, sejam eles laborais ou patronais, seja figurando no polo ativo ou no passivo de eventual processo judicial.

Esta é a conclusão que se extrai da Súmula n. 406 do Colendo Tribunal Superior do Trabalho, *in litteris*:

Nº 406 AÇÃO RESCISÓRIA. LITISCONSÓRCIO. NECESSÁRIO NO PÓLO PASSIVO E FACULTATIVO NO ATIVO. INEXISTENTE QUANTO AOS SUBSTITUÍDOS PELO SINDICATO

...

II - O Sindicato, substituto processual e autor da reclamação trabalhista, em cujos autos fora proferida a decisão rescindenda, possui legitimidade para figurar como réu na ação rescisória, sendo descabida a exigência de citação de todos os empregados substituídos, porquanto inexistente litisconsórcio passivo necessário (grifei e sublinhei).

No verbete acima, o C. TST não apenas reconhece a legitimidade extraordinária passiva dos sindicatos, como também reafirma sua representatividade adequada, na medida em que dispensa a participação dos representados no polo passivo da ação rescisória.

A legitimidade extraordinária passiva de entidades de classe (*defendant class action*) vem expressamente prevista no direito norte-americano, onde a verificação da representação adequada (*adequacy of representation*) é feita pelo juiz em face de cada caso concreto.

Diversamente do direito alienígena referido, o ordenamento jurídico pátrio adotou o sistema de conferência prévia e abstrata da legitimação extraordinária, sobretudo aos entes sindicais, que receberam tal legitimação diretamente da Carta Magna, no seu aludido art. 8º, III.

A representatividade adequada dos sindicatos tem sido reiteradamente firmada pelo Supremo Tribunal Federal, a exemplo da ementa do julgado proferido em 08/05/2007, abaixo transcrito:

EMENTA: SINDICATO. LEGITIMIDADE EXTRAORDINÁRIA. SUBSTITUIÇÃO PROCESSUAL. ART. 8º, III DA CF/88. PRECEDENTES. AGRAVO REGIMENTAL DESPROVIDO. O Plenário desta Corte, ao apreciar e julgar, dentre outros, o RE 193.579 (red. p/ acórdão min. Joaquim Barbosa, j. 12.06.2006) firmou entendimento no sentido de que os sindicatos possuem legitimidade extraordinária para atuar como substitutos processuais na defesa em juízo dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria que representam. Agravo regimental a que se nega provimento. (RE-AgR 211866 / RS - RIO GRANDE DO SUL, DJ 29-06-2007 PP-00123, Relator(a): Min. JOAQUIM BARBOSA)

Portanto, com base na jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho e do Supremo Tribunal Federal, é possível constatar a plena viabilidade jurídica da sujeição passiva originária dos entes sindicais.

A professora Ada Pellegrini Grinover ensina que:

Veja-se, então, se o ordenamento brasileiro permite considerar a classe na posição de legitimada passiva - desde que observada escrupulosamente a aferição da representatividade adequada dos entes indicados como réus na demanda, conforme visto acima.

Minha posição é favorável, a partir de diversos dispositivos do ordenamento brasileiro aplicáveis à tutela dos interesses ou direitos metaindividuais.

Em primeiro lugar, dispositivo específico da Lei da Ação Civil Pública prevê expressamente a possibilidade de a classe atuar em juízo no pólo passivo. Trata-se do art. 5º, § 2º, da Lei, facultando ao Poder Público e a outras associações legitimadas,

nos termos do caput, habilitar-se como litisconsortes de qualquer das partes (grifei). É evidente, portanto, que se a intervenção no processo de entes legitimados às ações coletivas pode se dar como litisconsortes do autor ou do réu, é porque a demanda pode ser intentada pela classe ou contra ela.

Mas há mais: o art. 107 do Código de Defesa do Consumidor contempla a chamada "convenção coletiva de consumo", permitindo às entidades civis de consumidores e às associações de fornecedores, ou sindicatos de categorias econômicas, regular, por convenção escrita, relações de consumo que tenham por objeto estabelecer condições relativas ao preço, à qualidade, à quantidade, à garantia e características de produtos e serviços, bem como à reclamação e composição do conflito de consumo. Ora, se a convenção coletiva firmada entre a classe de consumidores e a de fornecedores não for observada, de seu descumprimento se originará uma lide coletiva, que só poderá ser solucionada em juízo pela colocação dos representantes das categorias face a face, no pólo ativo e no pólo passivo da demanda, respectivamente.

Não é outra a consequência que se extrai, também, do art. 83 do Código de Defesa do Consumidor, quando assegura que: "para a defesa dos direitos e interesses protegidos por este Código, são admissíveis todas as espécies de ações capazes de propiciar sua adequada e efetiva tutela".⁵

Ora, entre nós da seara laboral, a figura da Convenção Coletiva de Trabalho já é conhecida há muito mais tempo do que a Convenção Coletiva de Consumo instituída pelo art. 107 do CDC.

Destarte, o Título VI da Consolidação das Leis do Trabalho, que regula as Convenções Coletivas de Trabalho, teve redação dada pelo Decreto-Lei n. 229, de 28/02/1967, enquanto a Convenção Coletiva de Consumo veio a ser instituída pelo Código de Defesa do Consumidor apenas em 11/09/1990.

Conforme salienta a ilustre doutrinadora, do eventual descumprimento da Convenção Coletiva originará uma lide coletiva, que só poderá ser solucionada em juízo pela colocação dos representantes das categorias face a face, no polo ativo e no polo passivo da demanda, respectivamente.

Caso análogo foi enfrentado, antes do advento da Emenda Constitucional n. 45/2004, pelo Colendo Superior Tribunal de Justiça na apreciação do conflito de competência n. 1879/GO, onde uma empresa pleiteou a nulidade da Convenção Coletiva em face de ambos os sindicatos convenientes.

Dada a relevância do julgado, transcreve-se, abaixo, sua ementa:

5 Ações Coletivas ibero-americanas: novas questões sobre a legitimação e a coisa julgada. In **Revista Forense**, 301, p. 3-12

"PROCESSUAL. CONFLITO DE COMPETÊNCIA. CONVENÇÃO COLETIVA.

I - Sendo certo que a pretensão deduzida visa suspender os efeitos de convenção coletiva, precedendo ação de anulação da mesma, tendo como partes uma empresa autora e, no pólo passivo, o sindicato patronal de sua categoria e o sindicato de seus empregados, a competência é da justiça comum.

II - ..." (grifei).

(CC 1879 / GO, Ministro GERALDO SOBRAL, DJ 03.06.1991)

Referido por Luciana Aboim Machado Gonçalves⁶, **"Ives Gandra Martins Filho reconhece a possibilidade de o ente grupal ocupar o polo passivo da demanda coletiva, quando a lesão é de caráter difuso ou coletivo, uma vez que impossível é o chamamento, no processo coletivo, de todas as empresas envolvidas no caso sub judice. Ilustra essa situação com o seguinte trecho de acórdão do Tribunal Superior do Trabalho":**

*Não fere direito líquido e certo do impetrante, SINDILOJAS, a sua inclusão no pólo passivo de ação civil pública, como ente grupal que representa as lojas que funcionam nos Shoppings Centers de Salvador, que visou à imposição de obrigação de não fazer, referente à abertura aos domingos, enquanto não firmado o acordo ou convenção coletiva exigidas por lei, sob pena de multa por estabelecimento encontrado em situação irregular. In casu, **pretender que a ação civil pública incluísse todas as lojas ou que fosse proposta contra cada uma delas seria desnaturar o regime da defesa coletiva de direitos instaurado pela Carta Magna de 1988** (art. 129, III) e a própria Lei n. 7.347/85, ampliada pela Lei n. 8.078/90 (art. 1º, IV, da LACP) (TST-ROMS-555228/1999.7, Rle. Min. Luciano de Castilho Pereira, in DJ 25.4.2003).*

Com efeito, assim como na decisão acima transcrita, no presente caso, pretender que o *habeas corpus* arrolasse todas as empresas transportadoras de carga no polo passivo seria a concretização da negação de acesso à justiça.

Portanto, a legitimidade passiva da Confederação Nacional dos Transportes possui viabilidade vislumbrada não apenas no plano ideal, como também vem sendo aplicada cotidianamente nos tribunais, sobretudo nos trabalhistas, onde do direito coletivo encontra terreno fértil.

X – DO MÉRITO

Tendo em vista os requisitos substanciais que ensejam o deferimento da ordem de *habeas corpus* lançados no art. 5º, LXVIII da Constituição Federal, passa-se a demonstrar os

6 GONÇALVES, Luciana Aboim Machado. *Limites à legitimidade das associações nas ações coletivas*. Rev. LTr, ano. 69. Ed. Nov/2005, pg. 1347.

fundamentos jurídicos que sustentam e comprovam a ameaça a direitos fundamentais, bem como a ilegalidade e abusividade da conduta que se pretende coibir.

X.1 - Da séria ameaça de iminente bloqueio das rodovias brasileiras

Poderiam até não serem levadas a sério as novas e numerosas ameaças prolatadas aos quatro ventos na imprensa nacional, como bem relatadas na narração fática, não fosse o ainda recente episódio da paralisação e bloqueio das rodovias promovido pelo MUBC no período de 25 a 31 de julho de 2012.

Verifica-se, sem nenhuma dúvida, que os impetrados, em especial os membros do MUBC, não têm nenhum receio em produzir o "barulho" necessário para atingir seus objetivos.

O *modus operandi* do MUBC, conforme aludido nos fatos, é antigo. A paralisação do mês retrasado é apenas mais uma no longo rol de "greves nacionais" lideradas pelo Sr. Nélcio Botelho.

Vale reprisar, para não deixar margem para dúvidas quanto à materialidade das ameaças, que o representante da CNT na mesa de negociações, Sr. José da Fonseca Lopes, afirmou na reunião ocorrida anteontem, dia 04/09/2012, com todas as letras que **"o movimento já está fora de controle e que gente irá morrer"**. Antes dele, na mesma reunião, o Sr. Nélcio Botelho, ora impetrado, afirmou que **"está prestes a acontecer algo muito pior"**.

Os tons de verdadeiras ameaças partidas do MUBC permearam não apenas a última reunião, mas todo o período em que a mesa de negociações esteve instalada, demonstrando um verdadeiro desprestígio às autoridades constituídas. Uma verdadeira apologia à desobediência civil.

Ainda anteontem, 04/09/2012, conforme reportagem veiculada no site G1 (acostada como DOC 18), o Sr. Nélcio Botelho declarou que:

"O setor está correndo risco de naufragar. Por isso, existe 100% de possibilidade de que os caminhoneiros venham a se mobilizar de novo e paralisar as atividades no país", disse Nélcio Botelho, presidente do Movimento União Brasil Caminhoneiro. Segundo ele, o requerimento "é a única coisa que poderá evitar uma eventual futura paralisação" (destaques do MPT).

Tais declarações associadas à inequívoca demonstração de que os representantes do MUBC adotam como prática

deliberada a produção do caos para que seus pleitos sejam atendidos, não deixam margem para duvidar que, caso nada seja feito, o Brasil se verá refém, mais uma vez, do MUBC.

X.2 - Da ilegalidade e abusividade autorizativa do salvo-conduto aos pacientes

Impende esclarecer, desde já, que o Ministério Público do Trabalho defende com veemência o direito da livre manifestação da vontade, bem como o direito fundamental de greve. No entanto, é necessário lembrar que todo direito deve ser exercido dentro dos padrões de razoabilidade e com o uso de instrumentos lícitos de convencimento. Não há direito absoluto.

Fixada essa premissa institucional, passamos a reiterar, conforme se constata na narração fática e na prova dos autos, que não se está diante da livre e regular manifestação do pensamento, tampouco diante do exercício do direito de greve. Os atos recentemente praticados, e que se busca prevenir a reiteração, foram verdadeiros atentados ao direito fundamental de locomoção dos motoristas e dos cidadãos em geral, com gravíssimas consequências para toda a sociedade.

X.2.1 - Ilegalidade: atentado à liberdade de trabalho e à segurança de serviço de utilidade pública

Restou fartamente comprovado que o movimento levado a efeito de 25 a 31/07/2012 não teve por real motivação a irresignação dos motoristas com a limitação da jornada instituída pela Lei n. 12.619/12.

Em verdade, ficou claro que os motivos são todos de ordem econômica.

Visaram restringir o Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT concedido pela ANTT, a fim de eliminar a concorrência taxada de desleal das empresas que embora possuindo caminhões, mas não têm na atividade de transporte sua finalidade.

Pleitearam a revisão no sistema de remuneração do frete, que com a adoção pela ANTT do pagamento por meio do cartão-frete passou a tornar toda a arrecadação visível ao Fisco federal. Ou seja, vindicaram o "direito de continuar a sonegar impostos".

No que toca a Lei n. 12.619/12, embora os impetrados tenham, ao longo das reuniões na mesa de negociações, enfatizado que a impossibilidade de cumprimento da lei decorria da precariedade dos locais de parada ao longo das estradas, na reunião realizada anteontem o Sr. Janir Bottega finalmente esclareceu que *"os pontos de paradas são um BODE ESPIATÓRIO, pois a questão é econômica"*. Prosseguiu afirmando que o que se pretende discutir é o limite do intervalo interjornada de onze horas, pois isso provocaria o *"engessamento de quem produz"*.

Ora, qual o trabalhador que não possui o interesse em repousar? Qual o motorista que não gostaria de trabalhar sem a necessidade de se drogar para suportar as longas jornadas?

As declarações do Sr. Bottega (impetrado proprietário de lojas de autopeças e acessórios) demonstram que tudo não passou de uma grande mentira contada à sociedade.

Sim! Os membros do MUBC mentiram quando foram à imprensa dizer que estavam protestando porque os caminhoneiros não aceitavam a lei.

Na verdade, quem não aceita a lei são pessoas como os impetrados: empresários que não pretendem pagar aos seus empregados o seu direito às horas extras. Empresários que não se importam em lucrar com a morte e com o vício dos seus empregados motoristas. Empresários que não querem recolher seus impostos.

A demonstração das reais motivações para o movimento, muito bem detalhadas na narrativa fática, é fundamental para que se constate que a sociedade foi enganada. Ela foi levada a acreditar que a manifestação teria sido realizada por caminhoneiros revoltados com a limitação da jornada de trabalho, quando se tratou de movimento fomentado e financiado por empresários interessados em não arcar com os custos de pagamento de horas extras decorrentes da aplicação da lei.

Sim, assistiu-se a uma paralisação patronal que visou constranger o governo federal a rever Resoluções da ANTT e a Lei n. 12.619/12, segundo os interesses empresariais defendidos pelo MUBC.

Tudo isso, sob a ardilosa afirmação de que se tratou de um movimento de caminhoneiros inconformados com uma lei que finalmente, lhes vem conferir dignidade.

A conduta de paralisação das atividades econômicas, por iniciativa patronal, vem reprimida na esfera penal, conforme letras do art. 197, II, do Código Penal, *verbis*:

Art. 197 - Constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça:

...

II - a abrir ou fechar o seu estabelecimento de trabalho, ou a participar de parede ou paralisação de atividade econômica:

Pena - detenção, de três meses a um ano, e multa, além da pena correspondente à violência (destaques do MPT).

Ainda na esfera penal e, também, no artigo 197 do Código Penal vem repreendida a conduta que atenta contra a liberdade de trabalho concernente em constranger terceiros, mediante violência ou grave ameaça, a deixar de trabalhar, *verbis*:

Art. 197 - Constranger alguém, mediante violência ou grave ameaça:

I - a exercer ou não exercer arte, ofício, profissão ou indústria, ou a trabalhar ou não trabalhar durante certo período ou em determinados dias:

Pena - detenção, de um mês a um ano, e multa, além da pena correspondente à violência;

Além disso, bloquear rodovias importa em interrupção de acesso a serviço de utilidade pública, pelo que tal conduta vem também penalmente apenada no art. 265 do Código Penal, *verbis*:

Atentado contra a segurança de serviço de utilidade pública

Art. 265 - Atentar contra a segurança ou o funcionamento de serviço de água, luz, força ou calor, ou qualquer outro de utilidade pública:

Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa.

Como se vê, a conduta dos impetrados, em especial do MUBC, seus representantes e empresas que lhe patrocinou é amplamente repudiada pelo ordenamento jurídico civil e penal brasileiro, restando, pois, cabalmente demonstrada a ilegalidade da conduta que se pretende coibir com a presente medida.

X.2.2 - Abuso no exercício do direito de manifestação do pensamento

Ainda que a conduta de bloqueio de rodovias ensejado por motivações econômicas patronais, com o constrangimento ao livre exercício do direito fundamental ao trabalho fosse conduta juridicamente lícita (o que não é).

Ainda que tal conduta pudesse ser taxada de livre manifestação do pensamento, é necessário lembrar que um direito exercido com abuso torna-se ilícito, nos termos do art. 187 do Código Civil, *verbis*:

Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

Ora, conforme sobejamente demonstrado e comprovado nos fatos, o MUBC produziu bloqueios e angariou a adesão forçada dos transeuntes com base em apedrejamentos, ameaças com uso de armas brancas. Até notícias de disparos de armas de fogo foram relatadas.

Tudo isso resultando na morte de um dos próprios manifestantes do MUBC (também proprietário de três caminhões), no desabastecimento alimentício de regiões metropolitanas inteiras e, conforme relatos dos próprios organizadores do movimento, até mesmo ambulâncias foram retidas nas rodovias.

Sob todos os ângulos que se analise a situação a conclusão não pode ser outra: o abuso foi evidente e intolerável!

Portanto, repita-se, a livre manifestação do pensamento e o legítimo direito de greve são pilares de um Estado Democrático de Direito, razão pela qual são direitos tenazmente defendidos pelo Ministério Público.

Entretanto, exercer parede patronal com o indiscriminado uso da violência está muito, muito distante de se caracterizar como regular exercício do direito à livre manifestação do pensamento.

Com base no exposto, mostra-se inequívoca a demonstração dos requisitos que autorizam a imediata concessão da ordem ora pleiteada frente a grave ameaça de iminente restrição do direito fundamental de ir e vir dos motoristas e demais usuários das rodovias, com reflexos imediatos sobre o direito fundamental ao livre exercício do trabalho de todos os motoristas profissionais, sejam eles empregados ou autônomos.

XI - DO PEDIDO DE LIMINAR

O *fumus boni iuris* da medida pleiteada foi exaustivamente exposto na narração fática. Do mesmo modo, o suporte jurídico para os pedidos foram suficientemente demonstrados na presente exordial.

Mostrou-se e comprovou-se de forma cabal a ilegalidade e a abusividade da conduta dos impetrados, bem como a seriedade e a verossimilhança das ameaças lançadas por estes.

Por sua vez, o ***periculum in mora*** é patente pelo fato dos pacientes estarem, de forma reiterada, denotando que a qualquer momento poderão levar a efeito nova onda de bloqueios rodoviários em escala nacional, tendo circulado, conforme comprovado, até mesmo panfleto marcando a data do reinício do "movimento" para o dia 08/09/2012.

Sobre o tratamento dado *habeas corpus* preventivo, cabe referir o disposto no art. 191 do Regimento Interno do C. STF:

Art. 191. O Relator requisitará informações do apontado coator e, sem prejuízo do disposto no art. 21, IV e V, poderá:

...

IV - no habeas corpus preventivo, expedir salvo-conduto em favor do paciente, até decisão do feito, se houver grave risco de consumir-se a violência.

Não é demais dizer o óbvio: a medida liminar que ora se pleiteia é fundamental para que evitemos mais e mais prejuízos à sociedade, alguns deles absolutamente irreparáveis, tal qual a vida que se perdeu.

O Ministério Público do Trabalho lembra que a Lei n. 12.619/12 teve como principal móvel da sua criação exatamente o desiderato de poupar milhares de vidas que se perdem, anualmente, nas rodovias brasileiras, em razão da inaceitável e desumana fadiga dos motoristas. Seria, neste contexto, paradoxal e extremamente triste que a efetivação dessa lei venha a custar mais vidas.

A medida liminar que ora se vindica é urgente e absolutamente necessária!

Ante o exposto, o **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO e a CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES** vindicam que V. Exa. conceda, liminarmente e *inaudita altera parte*, salvo-conduto capaz de garantir preventivamente o pleno direito de locomoção dos pacientes, em face da ameaça ou de violação de direito decorrentes de fatos ligados à efetividade da Lei n. 12.619/12, determinando aos agentes coatores diretamente nominados nesta exordial (3º ao 14º impetrados), bem como qualquer outra pessoa natural ou jurídica representada pelo MUBC (1º impetrado) ou pela CNT (2ª impetrada):

1) Que, se abstenham de fomentar, organizar, dirigir ou participar de manifestações que importem em bloqueio de rodovias;

2) Que, se abstenham de induzir seus empregados, prepostos ou terceiros a participarem de manifestações que importem em bloqueio de rodovias;

3) Aplicando-se, analogicamente, o que prescreve o art. 13 da Lei n. 7.783/89, que eventuais manifestações por estes empreendidas sejam condicionadas a: **a)** prévia informação a este Juízo e ao Ministério Público do Trabalho com antecedência mínima de 72 horas, indicando local, horário e prazo previsto de duração, para que as condições de segurança sejam providenciadas, sob pena de serem impedidas com o uso das medidas necessárias, inclusive prisão daqueles que resistirem à ordem judicial exarada em sede cautelar; **b)** inequívoca demonstração, concomitante com a informação referida no item precedente, dos interesses que pretendem defender, sendo vedada a paralisação patronal de atividade econômica nos termos do art. 197, II do Código Penal;

4) Sucessivamente, que eventuais manifestações executadas sem prévio aviso, sejam realizadas em respeito ao direito de ir e vir dos motoristas profissionais, empregados e autônomos, bem como dos demais usuários das rodovias, devendo a expressão da opinião e do pensamento ser manifestada de modo a não colocar em risco a segurança e a vida de terceiros, sob pena de, ao se mostrarem inseguras segundo o juízo da autoridade policial rodoviária, serem impedidas com o uso das medidas necessárias, inclusive prisão daqueles que resistirem à ordem judicial ora pleiteada.

Além das medidas coercitivas acima referidas, o Ministério Público do Trabalho, sem prejuízo da responsabilidade civil, penal e administrativa pertinente, pugna pela responsabilização pessoal e solidária dos responsáveis pelas eventuais violações à decisão, nos seguintes termos:

a) aplicação de multa diária correspondente a R\$ 100.000,00 por infração aos itens acima catalogados;

b) aplicação de multa correspondente a R\$ 100.000,00 por hora (ou fração de hora), caso a infração a quaisquer dos itens acima elencados venha acompanhada de bloqueio de rodovias.

Requer-se que as multas eventualmente aplicadas sejam destinadas, preferencialmente, ao financiamento de campanhas

educativas que visem esclarecer os motoristas profissionais, empregados e autônomos, bem como as empresas do segmento, quanto ao alcance da Lei n. 12.619/2012 ou, sucessivamente, destinadas ao FAT.

XII - DOS PEDIDOS E REQUERIMENTOS DEFINITIVOS

Diante do exposto, o Ministério Público do Trabalho e a CNTTT pedem, caso deferidas as medidas liminares pleiteadas, sua confirmação em caráter definitivo e, na hipótese de indeferimento da liminar, vindica-se, após a prestação de informações dos impetrados, a reapreciação dos pedidos liminares e seu deferimento em caráter definitivo.

O Ministério Público do Trabalho e a CNTTT requerem, ainda:

1) que V. Exa. comunique Vossa Decisão aos Comandos das Polícias Rodoviárias Federal e Estaduais de todas as Unidades da Federação, para que executem todos os atos materiais necessários ao cumprimento da decisão ora vindicada, cabendo, se necessário for, requerer o concurso e auxílio das Polícias Federal e Militar;

2) sejam os agentes coatores, ora impetrados, instados a prestarem informações no prazo legal;

3) provar o alegado por meio da produção, no momento oportuno, de todas as provas em direito admitidas;

4) a intimação pessoal dos atos processuais proferidos no presente feito, na pessoa de um dos membros do Ministério Público do Trabalho, na forma do art. 84, inciso IV, da Lei Complementar n.º 75/93 de 20/05/93, bem como do art. 236, parágrafo 2.º, do Código de Processo Civil.

Seguem anexos ao original da presente petição:

DOC.01 Carta de convocação para paralisação - MUBC

DOC.02 Carta expedida por grupo de entidades sindicais contestando a paralisação

DOC.03 Comunicado expedido pela NCST e Carta de Cascavel

DOC.04 Atas das reuniões da Mesa de Negociações do Ministério dos Transportes

DOC.05 Matéria televisiva apresentada dia 05/09/2012, no Jornal "Bom Dia Brasil" da Rede Globo

DOC.06 Da natureza jurídica do MUBC (Movimento União Brasil Caminhoneiro)

DOC.07 Qualificação e identificação dos impetrados

DOC.08 Depoimento prestado pelo Sr. Miguel Antônio Mendes -

diretor da ATC

DOC.09 Notícias sobre liminar concedida para desbloquear rodovias

DOC.10 Declaração para Jornal Zero Hora pelo Presidente do SETCERGS

DOC.11 Entrevista concedida pelo impetrado Nélcio Botelho ao Jornal Zero Hora

DOC.12 Artigo publicado na Revista Isto é! E notícias quanto a participação de empresas no movimento

DOC.13 Notícias sobre depredações e prejuízos causados pelos manifestantes

DOC.14 Documentos relativos ao óbito de Augustinho Daboit

DOC.15 Boletins de Ocorrências

DOC.16 Relatório da Operação "Jornada Legal"

DOC.17 Panfleto da MUBC convocando para paralisação no dia 08/09/2012

DOC.18 Publicação de declarações do Sr. Nélcio Botelho no "site" www.g1.com.br

Ressalte-se a desnecessidade de autenticação dos documentos acostados, nos termos do art. 24 da Lei n. 10.522/2002 e da OJ n. 134, da SBDI-I/TST.

Nestes termos,

Pede Deferimento.

Brasília-DF, 06 de Setembro de 2012.

LUÍS ANTÔNIO CAMARGO DE MELO
Procurador-Geral do Trabalho

SORAYA TABET SOUTO MAIOR
Procuradora Regional do Trabalho

JOAQUIM RODRIGUES NASCIMENTO
Procurador do Trabalho

JOSÉ PEDRO DOS REIS
Procurador do Trabalho

PAULO DOUGLAS A. DE MORAES
Procurador do Trabalho

SAMUEL DA SILVA ANTUNES
Advogado CNTTT – OAB/DF 21795