



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

**ACÓRDÃO**  
**(6ª Turma)**  
**GMAcc/ccam/m**

**EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. MARCO INICIAL PARA APLICAÇÃO DA LEI 13.015/2014.** No caso sob análise, o acórdão regional que julgou o recurso ordinário foi publicado em 5/9/2014, antes da vigência da Lei 13.015/2014, que teve início em 22/09/2014. A publicação do acórdão que julgou os embargos declaratórios opostos pelas reclamadas ocorreu em 14/11/2014. Contudo, os embargos declaratórios foram acolhidos unicamente para correção de erro material, sem efeito modificativo, devendo ser aferida a aplicação da Lei 13.015/2014 pela publicação do acórdão que julgou o recurso ordinário, conforme assente na jurisprudência. Embargos declaratórios parcialmente providos, apenas para prestar esclarecimentos, sem efeito modificativo.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Embargos de Declaração em Recurso de Revista nº **TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**, em que é Embargante **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO** e Embargado **DISTRITO FEDERAL e VIAÇÃO PLANETA LTDA..**

O reclamante opôs embargos declaratórios às fls. 6.518-6.527 (numeração de fls. verificada na visualização geral do processo eletrônico – “todos os PDFs” – assim como todas as indicações subsequentes), contra o acórdão de fls. 6.427-6.494, alegando a ocorrência de omissão na decisão embargada. Requer efeito modificativo do julgado embargado.

Aberto o prazo para impugnação dos embargos declaratórios, houve manifestação da embargada às fls. 6.530-6.537.

É o relatório.



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

**V O T O**

**1 - CONHECIMENTO**

Atendidos os pressupostos legais de admissibilidade dos embargos de declaração, **conheço**.

**2 - MÉRITO**

O embargante alega ter havido erro de fato, espécie de omissão, na data que se considerou como de publicação do acórdão regional, para fins de aferição do preenchimento dos requisitos do art. 896, §1º-A, da CLT.

Aduz que a data a ser considerada como marco da aplicação da Lei 13.015/2014 é o dia 14/11/2014, quando foi publicado o acórdão que julgou os embargos de declaração opostos pelas reclamadas.

Nesse contexto, sustenta não ter havido o preenchimento dos requisitos legais do art. 896, §1º-A, da CLT, motivo por que o recurso de revista da Viação Planeta não deveria ter sido provido.

Analisa-se.

Ficou consignado na decisão embargada:

“I- RECURSO DE REVISTA DA VIAÇÃO PLANETA LTDA.

O recurso é tempestivo (fls. 6.213 e 6.214), subscrito por procurador regularmente constituído nos autos (fl. 4.718), e é regular o preparo.

Convém destacar que o apelo em exame não se rege pela Lei 13.015/2014, tendo em vista haver sido interposto contra decisão publicada em 4/9/2014, antes do início de eficácia da referida norma, em 22/9/2014.

1 - INCOMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO

Conhecimento

Argumenta a recorrente que, mesmo esgrimado pelo interesse de melhor posto de trabalho dos empregados, pleitear a alteração das condições do contrato de permissão realizado com a administração pública foge da alçada do MPT e, por conseguinte, é incompetente a Justiça do Trabalho, pois a matéria é relativa a direito administrativo. Aduz que as exigências quebram o equilíbrio do contrato. Por ser matéria eminentemente de ordem administrativa, carece de competência a Justiça do Trabalho, nos termos do art. 114 da Constituição federal e dos arts. 113 e 301, I, do CPC de 1973.



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

Sustenta que o fato de o motor do ônibus estar localizado na dianteira não determina a perda auditiva. Diz que o Distrito Federal tem clima seco e frio, o que é incompatível com ar-condicionado. Em relação à ergonomia, diz que adquire os ônibus conforme notas fiscais atreladas das encarroçadoras pelos fabricantes, que exigem cumprimento das normas técnicas da ABNT, e recebem selo de qualidade. Aponta violação do art. 12 do CDC. Diz que a identificação da origem dos produtos transfere para eles a responsabilidade, conforme art. 13, I, do CDC.

O Regional não se pronunciou sobre a competência da Justiça do Trabalho, tampouco a recorrente objetivou tal prequestionamento mediante os necessários embargos declaratórios, consoante o entendimento da Súmula 297 do TST.

Não conheço do recurso de revista.

2 - ADEQUAÇÃO DOS VEÍCULOS DA FROTA DE ÔNIBUS. SUPERVENIÊNCIA DA LEI N. 6.508/2020 E DO DECRETO N. 40.661/2020, OS QUAIS ESTABELECEM DIRETRIZES PRÓPRIAS PARA A ADEQUAÇÃO DOS VEÍCULOS

Conhecimento

Consta do acórdão regional:

"c) adequação dos veículos: Com relação à pretensão ministerial de obrigar o Distrito Federal a exigir da concessionária o uso de ônibus com aparelho condicionador de ar, motor traseiro, câmbio automático e direção hidráulica, não percebo normativo capaz de resultar nessa obrigação, ainda que salutar, pelo que dou provimento ao apelo empresarial, no aspecto.

CONTUDO, RESTEI, COM A EXMA. SRA. DESEMBARGADORA REVISORA, VENCIDO NESTE PARTICULAR, PREVALECENDO A DIVERGÊNCIA DO EXMO. SR. DESEMBARGADOR BRASILEIRO SANTOS RAMOS, ACOMPANHADO NO TÓPICO PELOS EXMOS. SRS. DESEMBARGADORES MÁRIO CARON E JOÃO AMÍLCAR PAVAN (DESEMPATE): "

No sensato voto divergente, resta afastado o pedido de obrigar-se o Distrito Federal a exigir da concessionária o uso de ônibus com aparelho condicionador de ar, motor traseiro, câmbio automático e direção hidráulica, ao fundamento de, ainda que salutar, não se vislumbrar normativo capaz de resultar nessa obrigação.

De fato, não há, no ordenamento jurídico pátrio, regra específica a regular a questão e obrigar-se o ente público a assim proceder.

Não se pode olvidar, todavia, que o próprio legislador reconhece que o sistema de leis não é capaz de atender aos anseios da sociedade, e, por isso, destaca a fundamental importância dos princípios.

Calha notar que o art. 4º da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro prevê a aplicação, pelo juiz, da analogia, dos costumes e dos princípios gerais do direito quando a lei for omissa. No mesmo sentido o art. 8º da CLT, o qual determina que, "As autoridades administrativas e a Justiça do Trabalho, na falta de disposições legais ou contratuais, decidirão, conforme o caso, pela jurisprudência, por analogia, por equidade e outros princípios e



## PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001

normas gerais de direito", havendo, ainda, comando na Norma Consolidada de que "O juízo adotará em cada caso a decisão que reputar mais justa e equânime, atendendo aos fins sociais da lei e as exigências do bem comum" (§ 1º do art. 852-I).

Neste desiderato, pois, surge o importante papel desempenhado pelos princípios, tendo em vista que por meio deles, as soluções deverão ser tomadas tendo como base o próprio ordenamento jurídico.

Faço tal digressão para chamar a atenção de que está em análise, neste processo, principalmente, a preservação da dignidade da pessoa humana, esta sob o prisma da adoção por parte da concessionária e do poder concedente de medidas que vedem, em especial, a ameaça objetiva e atual de lesão do direito fundamental ao meio ambiente de trabalho equilibrado, garantia prevista no art. 225 da CRFB.

Releva salientar, nessa quadra, que a jurisdição não se limita mais a ser vista como mera função de "dizer a vontade concreta da lei", mas como função de tutela do direito material alegadamente violado.

É oportuno ressaltar que o direito à efetividade e à tempestividade da tutela jurisdicional é constitucionalmente garantido, sendo que o direito de acesso à justiça, albergado no inc. XXXV do art. 5º do Texto Fundamental, revela que a todos deve ser dado o direito à tutela jurisdicional efetiva, adequada e tempestiva, não se traduzindo no conceito de mero direito a recorrer ao Poder Judiciário.

Colhe-se, por oportuno, a doutrina de Luiz Guilherme Marinoni, o qual explicita que "O direito fundamental à tutela jurisdicional efetiva obriga o juiz a garantir todos os seus corolários, como o direito ao meio executivo capaz de permitir a tutela do direito, além de obrigar o legislador a desenhar os procedimentos e as técnicas processuais adequadas às diferentes situações de direito substancial (...) As novas técnicas processuais, partindo do pressuposto de que o direito de ação não pode ficar na dependência de técnicas processuais ditadas de maneira uniforme para todos os casos ou para alguns casos específicos, incorporam normas abertas, isto é, normas voltadas para a realidade, deixando claro que a ação pode ser construída conforme as necessidades do caso conflitivo" (Teoria Geral do Processo. 3. ed. São Paulo: RT, 2008. v. I, p 285/291).

É certo não haver específica previsão legislativa que obrigue o empregador ou o Estado a adquirir ônibus com câmbio automático, com ar condicionado ou com motor em local que não na frente.

Urge, porém, chamar novamente a atenção para instrumento adequado para tal solução, que é a tutela inibitória, cuja base constitucional se encontra no art. 5º, inc. XXXV.

Tal dispositivo dispõe que a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, além de ingressar o princípio basilar do Estado Democrático de Direito que se consubstancia na garantia de acesso à justiça.



## PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001

Luiz Guilherme Marinoni adverte que: "A distinção entre ilícito e dano abriu as portas para a doutrina esclarecer que a tutela preventiva objetiva impedir a prática, a continuação ou a repetição do ilícito. A diferenciação entre ilícito e dano não só evidencia que a tutela ressarcitória não é a única tutela contra o ilícito, como também permite a configuração de uma tutela genuinamente preventiva, que nada tem a ver com a probabilidade do dano, mas apenas com a probabilidade do ato contrário ao direito (ilícito)". (Tutela inibitória: individual e coletiva. São Paulo: RT, p. 82).

Assim, especificamente sobre a tutela inibitória na preservação do meio ambiente, hão de ser destacados os princípios da precaução e o da prevenção. O primeiro dirige-se pela atuação puramente preventiva, ante o não conhecimento dos possíveis riscos que o meio ambiente pode sofrer, ao passo que no segundo os riscos são previamente conhecidos, buscando formas para se prevenir os possíveis danos.

Em matéria ambiental, comumente, o ilícito ambiental é capaz de gerar um dano de cunho irreversível, ocasião em que qualquer atuação jurisdicional se torna ineficaz ante o dano consumado. Desta forma, mister se faz optar por modelos jurídicos que sejam eficazes.

Explica Vanessa de Castro Rosa ser "preciso, portanto, que os operadores do direito estejam conscientes e sensíveis às novas mudanças sociais, a fim de que o processo seja um instrumento efetivo de garantia dos direitos materiais". (A tutela inibitória como instrumento de proteção ambiental no direito brasileiro. Disponível em [http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.phpn\\_link=revista\\_artigos\\_leitura](http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.phpn_link=revista_artigos_leitura). Acesso em 21/5/2014).

Considerando, portanto, a necessidade de proteger a dignidade da pessoa humana e o mínimo existencial, bem como o fato de que as normas constitucionais que asseguram a implementação de direitos fundamentais não são apenas programáticas ou aspirações políticas, mas ordenamentos cogentes que devem ser atendidos pelo Estado, conclui-se haver normativo suficiente para impor aos réus a compra de ônibus nos moldes pretendidos nesta ação.

Ainda que não se entenda se possa resolver a questão pelo prisma principiológico, o pleito pode, também, ser apreciado em razão de regra.

Nesse particular, veja-se o disposto na Convenção 155/81 da OIT, ratificada em 18 de maio de 1992, aprovada e promulgada no Brasil pelo Decreto 1.254, de 19 de setembro de 1994, a qual dispõe sobre "o desenvolvimento, pelos países, de uma política nacional de saúde, segurança e meio ambiente do trabalho", a qual terá como "objetivo prevenir os acidentes e os danos à saúde que forem consequência do trabalho e tenham relação com a atividade de trabalho, ou se apresentarem durante o trabalho, reduzindo ao mínimo, na medida que for razoável e possível, as causas dos riscos inerentes ao meio ambiente de trabalho" (art. 2º).

Essa Convenção relaciona objetivos políticos ínsitos ao tratamento jurídico do meio ambiente do trabalho, in verbis: (1) a higidez do local de



## PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001

trabalho; (2) a segurança na construção e no manejo de máquinas e ferramentas [...]; (4) a gestão e a adequação das atividades, das operações e dos processos relacionados ao trabalho, com a determinação dos seus graus de risco e a sua classificação como proibidos, limitados ou controlados; (5) a implementação de um sistema apropriado de fiscalização do meio ambiente do trabalho; (6) as pesquisas de acidentes de trabalho e a publicação periódica das informações; (7) a adoção compulsória de técnicas assecuratórias da segurança no trabalho e de processos de controle da ação de agentes químicos".

Tal Normativo encontra ressonância constitucional, não se duvidando que o objetivo global da tutela jurídica do meio ambiente do trabalho é, fundamentalmente, a neutralização ou redução dos riscos inerentes ao trabalho e ao local de trabalho, segundo comanda o art. 7º, inc. XII, da CRFB. Além do mais, deve ser apontado o caput do referido preceito, o qual assenta que "São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social".

Em plano infraconstitucional, além de várias normas existentes na CLT a esse respeito, deve ser verificada a Norma Regulamentadora 17, a qual visa estabelecer parâmetros que permitam a adaptação das condições de trabalho às características psicofisiológicas dos trabalhadores, de modo a proporcionar um máximo de conforto, segurança e desempenho eficiente. Em seu subitem 17.1.1., resta delineado que "As condições de trabalho incluem aspectos relacionados ao levantamento, transporte e descarga de materiais, ao mobiliário, aos equipamentos e às condições ambientais do posto de trabalho e à própria organização do trabalho".

Deflui dos autos que há evidente prestação laboral em condições indignas, não podendo ser considerados pontuais as diversas constatações nesse sentido, o que demanda enérgica medida para a reiterada reprodução dos danos encontrados.

Delibere-se que não estou, com isso, a procurar imprimir interferência do Judiciário em ações dos outros Poderes. Jamais.

Busco, ao revés, interpretar a Constituição Federal de forma a, específica e proativamente, expandir o seu sentido e alcance. Não vejo que, com isso, estar a desmesurar o decantado ativismo judicial. Não se duvida que ele deve entrar em campo quando se está diante da retração do Poder Legislativo e do Executivo, que, como se nota nestes autos, suas omissões estão a impedir que demandas sociais sejam atendidas de maneira efetiva.

Em outro quadrante, pode-se argumentar que a exigência de aquisição de veículos com as características salientadas resultaria em ferimento a princípios licitatórios.

É razoável conceber que o mercado que atua na fabricação de veículos possa se adequar a essas exigências.

Dessa maneira, haveria a disposição de diversas marcas disponíveis e várias empresas dispostas a participar de procedimentos licitatórios. Com



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

isso, sem dúvidas, seriam evitadas eventuais preferências de marcas, produtos e/ou fornecedores.

Mas é de se assentar, apenas como reforço de argumentação, que a própria Lei 8.666/93 autoriza haver preferências, como na aquisição de bens e serviços brasileiros em face dos estrangeiros, sem que se quebre o princípio da isonomia.

Veja-se, por exemplo, o art. 3º da referida Lei, com a redação dada pela Lei 12.349, de 15 de dezembro de 2010: "Art. 3º. A licitação destina-se a garantir a observância do princípio constitucional da isonomia, a seleção da proposta mais vantajosa para a Administração e a promoção do desenvolvimento nacional".

Por esses parâmetros, portanto, não haveria empecilho para determinar ao ente governamental e, por decorrência, à empresa concessionária a aquisição de ônibus na forma pretendida. Não é demais lembrar: está em jogo a prevalência dos princípios da dignidade humana, com a eliminação ou diminuição dos riscos no meio ambiente de trabalho.

Nego provimento." (fls. 6.132-6.139)

A recorrente sustenta que foi determinada a adequação de ônibus com ar-condicionado, motor traseiro, câmbio automático, direção hidráulica e especificações ergonômicas não existentes no mercado. Alega que, mesmo com amparo no art. 129 da Constituição Federal, foge à alçada do Ministério Público o pleito que altera as condições do contrato firmado entre a recorrente e o Poder Público. Afirma que os veículos disponibilizados são os possíveis para assegurar o equilíbrio financeiro do contrato administrativo.

Aduz que "participou de procedimento licitatório e adequou toda a sua frota, adquirindo ônibus novos para sua permanência no sistema de transporte, e agora, o Julgado a quo quer intervir em tal esfera, forçando a nova alteração da frota, em contrato já realizado, sem que qualquer das partes tenha requerido tal pleito" (fls. 6.223).

Alega violação do art. 5º, II e XXXV, da Constituição Federal.

Analisa-se.

O Tribunal Regional, com esteio no princípio da dignidade da pessoa humana e no disposto na Convenção 155/81 da OIT, verificou a existência de condições indignas de trabalho dos motoristas e cobradores de ônibus, motivo por que manteve a sentença que condenara a reclamada a proceder à readequação dos ônibus de sua frota, com aparelho de ar-condicionado, posicionamento do motor na parte traseira do veículo, câmbio automático e direção hidráulica.

Em 23 de dezembro de 2015 – após, portanto, a prolação do acórdão em análise -, o Distrito Federal editou a Lei n. 5.590, a qual dispôs sobre a proibição de ônibus com motor dianteiro para operar no sistema de transporte coletivo. Essa Lei foi regulamentada pelo Decreto n. 3.8272/2017, o qual estabeleceu regras e prazos para a readequação da frota e aquisição de novos veículos, a fim de modernizar a malha viária do Distrito Federal, conforme as novas exigências técnicas.



## PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001

Em razão do advento da citada Lei n. 5.590/2015 e do Decreto n. 3.8272/2017, o Ministério Público do Trabalho firmou acordo com o Distrito Federal e requereu a extinção do presente feito em relação ao ente público, com resolução de mérito, quanto ao pedido de indenização por dano moral, conforme analisado e homologado alhures.

Em 19 de fevereiro de 2020, foi sancionada a Lei n. 6.508/2020, a qual passou a dispor sobre a proibição de operar no sistema de transporte coletivo para ônibus em desacordo com a NBR 15570:2011, editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas, revogando as disposições da Lei n. 5.590/2015. Segue seu teor:

"Art. 1º Para fins de transporte coletivo de passageiros, fica proibido, em todo o Distrito Federal, o uso de veículos em desacordo com a NBR 15570:2011, editada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, para operar no sistema de transporte coletivo.

§ 1º Os sistemas de transporte coletivo que operam com ônibus não permitem novas aquisições pelas concessionárias de veículos em desacordo com a ABNT NBR 15570:2011 na sua frota.

§ 2º Os veículos em desacordo com esta Lei existentes no sistema de transporte coletivo serão substituídos gradativamente por ônibus em conformidade com a ABNT NBR 15570:2011, observado o limite de idade média da frota para operação, conforme a legislação vigente.

Art. 2º O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário, em especial as Leis nº 5.590, de 23 de dezembro de 2015, nº 5.661, de 2 de junho de 2016, e nº 6.347, de 1º de agosto de 2019.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação" (grifos acrescidos).

Com o intuito de regulamentar a supratranscrita Lei, editou-se o Decreto n. 40.661/2020, cujo teor segue abaixo:

"Art. 1º Os veículos de transporte público coletivo de passageiros do Distrito Federal devem atender aos requisitos do presente Decreto.

Art. 2º Para fins de entendimento deste Decreto, consideram-se as seguintes classificações:

I - Miniônibus: Veículo automotor, com motor dianteiro, central ou traseiro, potência mínima de 12 cv/t, com no mínimo 2 portas, largura mínima de 950mm e comprimento total máximo de 9,60m.

II - Midiônibus: Veículo automotor, com motor dianteiro, central ou traseiro, potência mínima de 12 cv/t, com no mínimo 2 portas, largura mínima de 950mm para a porta dianteira e a traseira de 1100mm de largura mínima e comprimento total de 11,50m.

III - Ônibus Básico: Veículo automotor, com motor dianteiro, central ou traseiro, potência mínima de 12 cv/t, com no mínimo 2 portas com largura mínima de 950mm para porta dianteira, sendo as demais de 1100mm de largura mínima e comprimento total máximo de 14,00m.



## PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001

IV - Ônibus Padron: Veículo automotor, com motor central ou traseiro, potência mínima de 12 cv/t, com no mínimo 3 portas com largura mínima de 1100mm e comprimento total máximo de 14,00m.

V - Ônibus Articulado: Veículo automotor, com motor central ou traseiro, potência mínima de 11 cv/t, com no mínimo 3 portas para operação fora dos corredores e 4 portas para operação nos corredores, com largura mínima de 1100mm e comprimento total máximo de 18,60m.

VI - Ônibus Biarticulado: Veículo automotor, com motor central ou traseiro, potência mínima de 10 cv/t, com no mínimo 5 portas com largura mínima de 1100mm e comprimento total máximo de 30,00m.

§ 1º Admite-se o comprimento total do ônibus Padron (inciso IV) de até 15m, desde que o veículo seja dotado de terceiro eixo de apoio direcional.

§ 2º Admitem-se veículos com dimensões e Peso Bruto total excedentes aos limites estabelecidos nos incisos V e VI, desde que regulamentados pelo CONTRAN.

Art. 3º Todos os veículos utilizados ou a serem incorporados, em razão de substituição, renovação ou acréscimo de frota, no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF - devem ser submetidos a vistoria técnica, objetivando constatar sua conformidade com as características exigidas pela ABNT NBR 15.570:2011.

Parágrafo único. A vistoria técnica deve ser realizada pela Unidade Gestora do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF ou por entidade por ela designada.

Art. 4º Os veículos utilizados no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, quando do início da vigência deste Decreto, que estejam em desacordo com a Lei nº 6.508/2020, devem ser substituídos gradativamente por veículos em conformidade com a ABNT NBR 15.570:2011, observadas as idades média e máxima da frota para operação, conforme a legislação vigente.

Art. 5º Os casos omissos e as dúvidas suscitadas na aplicação deste Decreto serão dirimidos no âmbito da entidade gestora do STPC/DF.

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação".

Como se observa, quando a presente ação civil pública foi ajuizada, no ano de 2012, não existia regramento que impusesse às empresas concessionárias de transporte público a observância de parâmetros básicos de saúde no ambiente de trabalho propiciado aos motoristas e cobradores de ônibus, tampouco regras que estabelecessem a readequação de suas frotas. Em virtude desse "vazio legislativo", deu-se parcial provimento à demanda, com base nos princípios da equidade e da dignidade da pessoa humana, para impor parâmetros de readequação da frota de veículos da reclamada, a fim de resguardar a saúde de seus empregados.

Nada obstante, com o advento da Lei n. 5.590/2015 e do Decreto n. 3.8272/2017 e, posteriormente, da Lei n. 6.508/2020 e do Decreto n. 40.661/2020, foram estabelecidas diretrizes para a adequação gradativa das frotas de ônibus que trafegam no Distrito Federal, de modo que não mais há,



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

portanto, o vazio legislativo que justificou a condenação empresarial, com supedâneo na equidade e em princípios basilares do direito.

O novo regramento deverá ser observado por todas as concessionárias de transporte público, indistintamente, de modo que manter a condenação da reclamada, VIAÇÃO PLANETA LTDA., nos termos e prazos determinados em sentença, inclusive mediante a cominação de astreintes, não apenas iria de encontro à legislação vigente – a qual como aludido, estabeleceu prazos e diretrizes para a renovação da frota de ônibus do DF -, como importaria desproporcional ônus à recorrente, em comparação às demais concessionárias de transporte público, e geraria um injusto desequilíbrio em relação àquelas.

Com efeito, os parâmetros a observar serão aqueles estipulados pelo Poder Público, sendo válido salientar que os casos omissos e as dúvidas suscitadas na aplicação do Decreto n. 40.661/2020 serão dirimidos no âmbito da entidade gestora do STPC/DF, conforme previsão em seu art. 5º.

Nesse diapasão, tendo em vista a superveniência da Lei n. 6.508/2020 e do Decreto n. 40.661/2020, entendo que manter a condenação da reclamada para a aquisição de nova frota de ônibus, nos termos e prazos estabelecidos, importaria em inegável violação ao princípio da legalidade, previsto no art. 5º, II, da Constituição Federal, por criar condições de cumprimento diversas daquelas previstas em Lei.

Conheço do recurso de revista, por violação do art. 5º, II, da Constituição Federal.

**Mérito**

Conhecido o recurso de revista por violação do art. 5º, II, da Constituição Federal, seu provimento é consectário lógico.

Dou provimento ao recurso de revista, para expungir da condenação a obrigação de a reclamada adquirir novos ônibus para readequação de sua frota, o que deverá ocorrer conforme as diretrizes da Lei n. 6.508/2020 e do Decreto n. 40.661/2020.

**3 – DANO MORAL COLETIVO. CARACTERIZAÇÃO**

**Conhecimento**

Encontra-se decidido no acórdão regional:

"e) indenização por danos morais coletivos:

A primeira Ré pediu a redução da indenização fixada na origem em R\$ 400.000,00.

O Ministério Público pediu a elevação da reparação atribuída à primeira Ré para R\$ 10.000.000,00, mais a condenação do Distrito Federal no mesmo valor.

Como a culpa do Poder Público emerge da falta de exigência editalícia quanto aos modelos de ônibus a serem utilizados no sistema e a da empresa Ré na própria aquisição e uso de veículos inadequados, ante o normativo do CONTRAN, não encontro justificativa para apenar em maior grau o Distrito Federal que a empresa Ré. De todo modo, na linha que tem sido empreendida por esta egrégia Segunda Turma Regional, penso deve a indenização por dano



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

moral coletivo ser repassada não ao fundo indicado na exordial, mas à gestão judicial em favor de entidade a ser nomeada pelo Ministério Público, de entidade beneficente e com objetivos sociais afinados com a recuperação ou a assistência a trabalhadores ou a portadores de necessidades especiais como aquelas adquiridas pelas doenças profissionais indicadas na exordial.

Nesse ensejo, aliás, percebo igualmente que várias das obrigações de fazer pretendidas na exordial se situavam no âmbito específico de atuação da empresa concessionária e não do Poder Público, quando muito se podendo determinar buscase a implementação das medidas referidas, mas, no particular, o acordo realizado entre o Parquet e a empresa concessionária assentou as obrigações pertinentes como realizáveis pela referida Ré em prazo certo, sob pena de multas, ficando a cargo do MM. Juízo de origem a execução pertinente, não encontrando, assim, campo para delimitar igual obrigação ao Distrito Federal, nem para, sequer, atuar na posição resguardada ao Judiciário de aferir o cumprimento do acordado.

No entanto, percebo que, dentre as obrigações de fazer delineadas na exordial, houve o silêncio quanto à disponibilização, nos pontos de espera, de instalações sanitárias separadas por sexo, inclusive com disponibilização de ponto de água potável, aspecto que se percebe efetivamente inserida na atribuição do Distrito Federal, à conta da Lei Local nº 4.226/2008-DF, ainda que para sua implantação e manutenção possa o Poder Público ajustar custeio pelas concessionárias ao invés do seu orçamento geral, justificativa que permite, inclusive, delinear busque o Poder Público o ajustamento imediato ao contido na norma legal referida, assim cumprindo o próprio prazo já antes fixado na lei descrita e ainda agora inobservado.

Com relação à pretensão ministerial de obrigar o Distrito Federal a exigir da concessionária o uso de ônibus com aparelho condicionador de ar, motor traseiro, câmbio automático e direção hidráulica, não percebo normativo capaz de resultar nessa obrigação, ainda que salutar, pelo que indefiro os pedidos correlatos.

Por efeito dos limites e modulações descritos, dou provimento em parte ao apelo ministerial, para assim julgar parcialmente procedentes os pedidos exordiais de modo a condenar:

a) o Distrito Federal a (1) pagar indenização por danos morais coletivos no importe de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), em favor de fundo a ser gerido pelo MM. Juízo de origem em prol de instituição beneficente capaz de utilizá-lo de modo adequado, conforme indicações a serem efetivadas pelo Ministério Público do Trabalho, sobretudo observando objetivo social coligado à recapacitação de trabalhadores ou à assistência a portadores de necessidades especiais como as decorrentes dos danos causados; (2) fazer a instalação e manutenção, em todos os pontos de ônibus de espera, de banheiros públicos, com instalações sanitárias separadas por sexo e com disponibilização de ponto de água potável, no prazo de 60 (sessenta) dias, a partir da intimação do trânsito em julgado desta decisão, sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), a ser destinado a fundo específico



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

a ser gerido pelo MM. Juízo de origem e pelo Parquet para a realização direta do fim colimado, restando dos demais pedidos absolvido.

b) a primeira Ré a pagar indenização por danos morais coletivos no importe de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), em favor de fundo a ser gerido pelo MM. Juízo de origem em prol de instituição beneficente capaz de utilizá-lo de modo adequado, conforme indicações a serem efetivadas pelo Ministério Público do Trabalho, sobretudo observando objetivo social coligado à recapacitação de trabalhadores ou à assistência a portadores de necessidades especiais como as decorrentes dos danos causados.

CONTUDO, RESTEI, COM A EXMA. SRA. DESEMBARGADORA REVISORA, VENCIDO EM PARTE NESTE TÓPICO, QUANTO AO VALOR DA INDENIZAÇÃO, PREVALECENDO A DIVERGÊNCIA DO EXMO. SR. DESEMBARGADOR BRASILINO SANTOS RAMOS, ACOMPANHADO NO TÓPICO PELOS EXMOS. SRS. DESEMBARGADORES MÁRIO CARON E JOÃO AMÍLCAR PAVAN (DESEMPATE), CABENDO NOTAR QUE O EXMO. SR. DESEMBARGADOR BRASILINO SANTOS RAMOS ADOTOU A PROPOSIÇÃO DE VALOR DO EXMO. SR. DESEMBARGADOR MÁRIO CARON:

"Não percebo violação do princípio da isonomia o requerimento de condenação da empresa-ré e do Distrito Federal em R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

À luz do art. 5º, inc. XLV, da Constituição Federal, aqui invocado ainda que por analogia, a responsabilidade deve ser individual, isto é, nos limites da culpabilidade própria. Dentro desse postulado, é, portanto, possível impor sanções e restrições de ordem jurídica na dimensão do estritamente pessoal do infrator.

A pretensão ministerial, no particular, tem por fim reprimir e prevenir o acontecimento de velhos e novos ilícitos praticados pelo Distrito Federal, o qual teria inobservado diretrizes constitucionais e legais atinentes ao trabalho, assim como relacionadas ao meio ambiente de trabalho.

Nesse campo, assim, enfatiza-se a imposição de medidas preventivas, relevando-se, em tal contexto, a importância da tutela inibitória como mecanismo eficaz para impedir a lesão a direito material ou, ao menos, minorar seus efeitos. É assaz salutar lembrar que uma das medidas de maior impacto pedida na inicial diz respeito à instalação de logradouros públicos, fato imputável, sem sombra de dúvidas, ao ente público.

Em tal quadrante, encontra-se agasalho à tese de imposição de sanção pecuniária superior à Administração Pública nas próprias judiciosas considerações apresentadas no voto de dissenso. Bem por isso e com a finalidade de evitar-me ser repetitivo, peço escusas para reproduzir seus fundamentos:

"A responsabilização, mesmo do Estado, exige conduta antecedente apurável em razão de premissa estabelecida para agir ou deixar de agir a certo modo. Estabelecer a culpa, sem revelar onde residiria antes a obrigação de fazer de modo distinto, envolve criar depois a obrigação como modo de justificar o ato antecedente, quando ao Judiciário apenas se permite



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

estabelecer a conduta pretérita como correta ou errada segundo a norma ou comando vigente à ocasião do fato ou do período e eventos analisados.

Nesse particular, penso inadequadas as colocações ministeriais pertinentes a pretender ajustamento a conduta inexigível por lei ou ato normativo, ainda que razoável, porque o Poder Público não se pode obrigar a fazer algo não contido em norma própria. Doutro lado, emerge de certos atos normativos federais ou locais a inequívoca inobservância pelo Distrito Federal, resultando, disso, afronta inquestionável ao meio ambiente de trabalho e à dignidade dos trabalhadores envolvidos, ainda que em menor extensão que aquela delineada na exordial.

As circunstâncias fáticas descritas na exordial não são repulsadas pelo Distrito Federal em relação aos modelos de ônibus adotados no sistema nem assim em relação às instalações dos pontos de espera. Mas nem seria preciso esse efeito processual.

Não é difícil perceber que os ônibus adotados no serviço, no período descrito pelo Parquet, são de precariedade incontestável, parecendo mais carrocerias montadas sobre chassis inadequados, muitas vezes para fazer frente a outros inconvenientes como as vias irregulares dos trajetos rodoviários ou a falta de pontos de ônibus adequados como aqueles existentes em várias cidades do mundo e em algumas do país, num desrespeito não apenas aos que labutam como motoristas ou cobradores, mas sobretudo aos usuários, os passageiros cada vez mais espremidos em veículos insuficientes para atender à demanda de modo respeitoso.

Não é difícil perceber que tais ônibus, em cada troca de marcha, empreendem ruídos e vibrações excessivas, a denotar perfeita a percepção ministerial dos prejuízos causados à saúde dos trabalhadores envolvidos diretamente.

Também não é difícil perceber a precariedade e abandono dos pontos de ônibus do Distrito Federal, alguns transformados em muros pichados, com assentos quebrados e sem qualquer informação ao usuário, outros em verdadeiras latrinas, lugar de desafogo de detritos humanos, num desrespeito a trabalhadores e usuários do sistema submetidos a mal cheiros e a locais insalubres por diversos motivos, quando se esperava, na Capital Federal, houvesse maior respeito ao brasileiro.

Não tenho dúvidas de que a Brasília, onde nasci há quase meio século, é merecedora de transporte público muito diverso do que se tem oferecido ao longo dos anos. Os ônibus em pleno século XXI não se diferenciam muito daqueles que utilizei quando estudante, nos anos de 1970 e 1980. Parecem mais carroças, caminhões adaptados, do que os veículos que trafegam por capitais e cidades de diversos outros países.

Há uma feiura no trânsito de Brasília e arredores a contaminar todo o planejamento que se diz feito antes e que descrevia a cidade como patrimônio da humanidade.



## PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001

Há um constante desrespeito aos que necessitam do transporte público e um desencorajamento a que haja o desapego ao transporte individual, como noutros países se propaga e se incentiva.

Na nossa Capital Federal, podemos testemunhar, é vergonhoso e desrespeitoso o transporte público coletivo de passageiros, notadamente o empreendido por ônibus, longe do ideal de que todos, inclusive os que detém melhores condições financeiras, também se sintam atraídos a usar um transporte digno e eficiente, porque não é rico o país em que cada um usa seu próprio carro, mas aquele em que todos tem orgulho de poder utilizar o transporte público coletivo.

A nossa Capital Federal deveria ter transporte que nos orgulhasse a todos, como outras capitais do mundo, mas ao invés disso nossos concidadãos são maltratados pelas políticas públicas de políticos despreparados ou gananciosos, incapazes de estabelecer um programa consistente de melhoria.

As malhas viárias não se integram, os veículos trafegam sujos e a toda hora quebram prejudicando o já caótico trânsito do Distrito Federal, a população é submetida a algo precário em contrapartida a passagens caras, os trabalhadores se vêm reféns de usuários descontentes, sem poder oferecer algo condizente ao respeito merecido, e nisso tudo o sistema se vê num círculo vicioso e viciado, em que a ganância de alguns se sobrepõe à melhoria da qualidade de vida de milhões que usam ou que poderiam usar o transporte público coletivo local, na seara trabalhista a evidenciar problemas nas condições oferecidas para o trabalho digno e eficiente.

Inicialmente, confesso, cheguei a concluir pela impossibilidade de responsabilizar o Distrito Federal à falta de norma legal ou obrigação anteriormente estipulada para alcançar a delimitação dos requisitos da concessão dos serviços empreendidos, mas, além dos parâmetros normativos indicados na exordial emendada, da qual não pode o juiz se furtar conhecer e aplicar, percebi ser outra a situação a reger o sistema rodoviário local.

A falta de indicação pelas partes dos corretos normativos aplicáveis não pode, à luz do contorno fático-jurídico descrito pelas partes, inibir o juiz de julgar, porque se ninguém pode escusar de cumprir a lei, alegando que não a conhece (Lei de Introdução, artigo 3º), menos ainda pode assim o juiz se furtar a aplicar a norma legal incidente sob premissa de não expressamente invocada, sob pena de assim poder, por via indireta, contrariar preceito constitucional ou legal que restaria inaplicado quando antes deveria ser enaltecido. Se ao juiz é vedado julgar fora dos limites da lide, doutro lado assim expressa vedação apenas para conhecer as questões não suscitadas pelas partes que a lei exija destas a iniciativa de arguir (CPC, artigo 128), enquanto enaltece, sempre, que ao julgar a lide deve, antes e sobretudo, o juiz aplicar as normas legais (CPC, artigo 126, segunda parte).

E as normas existem.

Por partes.



## PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001

O Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503/1993 estipula ser o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito o órgão normativo do sistema, regulamentando os preceitos legais contidos no referido Código (artigo 12, I e XI), inclusive de modo a reduzir a emissão de gases e ruídos (artigos 104 e 105, V), assim tendo editado a Resolução nº 316, de 08 de maio de 2009, que "Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros M2 e M3 (tipos micro-ônibus e ônibus) de fabricação nacional e estrangeira", dispondo no respectivo artigo 9º que "O compartimento do sistema de propulsão, independentemente de sua localização, deve possuir isolamento termo/acústico."

Com efeito, se não há exigência normativa de que os motores sejam localizados de modo central ou traseiro, nem de que os ônibus sejam dotados de direção hidráulica e câmbio automático, ou que sejam equipados com aparelhos condicionadores de ar, doutro lado houve a expressa determinação pelo CONTRAN de que os ônibus destinados ao transporte público de passageiros tivessem seus motores, independentemente de sua localização, revestidos de isolamento térmico e acústico.

Com relação aos bancos dos motoristas e passageiros há exigência ergonômica pelo Anexo IV da Resolução nº 316/2008 do CONTRAN, assim estipulando questões alusivas à ancoragem, distâncias mínimas entre bancos e uso de cintos de segurança para motoristas, mas também os ângulos necessários a permitir o devido apoio de torso e coxas nos assentos, além de proteção ao tranco do pescoço (aceitabilidade da cabeça), de modo a alcançar posição de conforto e de segurança.

Noto, ainda, que o normativo descrito pela Resolução nº 316/2008 do CONTRAN já se encontrava, em similar medida, na então revogada Resolução nº 811/1996 do CONTRAN, especificamente nos artigos 3º, § 2º, e 6º, quanto aos assentos utilizáveis, e 7º, quanto à exigência do compartimento do motor, independentemente de sua localização, possuir isolamento termoacústico.

Doutro lado, com relação às instalações utilizadas por motoristas e cobradores de ônibus, percebe-se haver a Lei Local nº 4.226, de 24 de outubro de 2008, dispondo, no artigo 1º, que 'Fica determinada a implantação de banheiros públicos nos logradouros públicos do Distrito Federal, como passagens subterrâneas de pedestres, paradas de ônibus, estações de metrô', tendo sido fixado o prazo de 60 (sessenta) dias, a partir da publicação ocorrida em 29/10/2008, para o fiel cumprimento da lei pelo Governo do Distrito Federal.

A par dos normativos referidos, nada fez o Distrito Federal no sentido de exigir, quando da concessão dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros, o uso de veículos com motores com isolamento térmico e acústico, com bancos ergonômicos para motoristas e cobradores, nem ainda cuidou de cumprir o comando da própria lei local, deixando assim de dispor os pontos de ônibus, sobretudo aqueles que funcionam quase como terminais, como pontos de espera, de banheiros públicos para tais trabalhadores e ainda para os próprios usuários do sistema.



## PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001

As leis e atos normativos federais e a lei local foram ignoradas pelo Distrito Federal na licitação e na concessão do serviço, quando assim não poderia ser.

Não se há, nesse particular, que confundir o ato de concessão com o de fiscalização do sistema.

Os editais destinados à licitação de linhas são incumbência exclusiva do Distrito Federal e, por óbvio, deveriam observar os comandos normativos pertinentes aos requisitos a exigir dos candidatos à concessão, quanto aos veículos utilizáveis, ou, como no caso das instalações sanitárias exigíveis, já que instaláveis em logradouros públicos e assim sob sua direta responsabilidade, providenciar banheiros públicos, ainda que por contrapartida de sua implantação e manutenção pelos concessionários do sistema de transporte público coletivo de passageiros.

Nesse particular, também cabe notar, a eventual antecedência do processo licitatório em relação aos normativos descritos não afastaria a responsabilidade do Distrito Federal de, como poder concedente, ajustar os contratos de concessão às normas de regência depois vigentes, conforme estabelece e determina a própria Lei de Concessões, no que seria despropositada qualquer justificativa de que à época da concessão não havia qualquer exigência quanto aos modelos de ônibus adotáveis.

Aliás, essa justificativa sequer se permitiria em relação instalações de banheiros públicos, objeto de lei local cuja observância se afasta do próprio ato de concessão, ainda que se pudesse, como antes dito, aproveitar o momento para contrapartida dos concessionários quanto a eventual implantação e/ou manutenção de tais instalações públicas.

Com efeito, a Administração Pública, ao agir, deve observar os comandos legais, vinculando-se aos preceitos normativos pertinentes, no que se distingue dos sujeitos em geral que podem fazer ou deixar de fazer algo se assim não se descreve em conduta exigida por lei, enquanto o Poder Público apenas pode agir segundo o comando legal.

O reconhecimento da incapacidade de gestão governamental não pode ser levado, neste Tribunal, ao ponto de estabelecer uma culpa administrativa indistinta do Poder Público por não adotar medida não exigida por lei ou que não se poderia antes antever, ainda que razoável que desde muito antes devesse o Governo instituir a substituição de toda uma frota inadequada por outra capaz de satisfazer as necessidades da população, com terminais e pontos de ônibus ou outros meios de transporte dignos, e assim também empreender medidas de dignidade aos trabalhadores envolvidos com o transporte de vidas. Contudo, também não se há que entender razoável justificativa governamental que descreva desconhecimento das normas aplicáveis, seja o ato normativo expedido pelo CONTRAN quanto aos requisitos dos ônibus de transporte urbano de passageiros, seja a lei local que exige a implantação de banheiros públicos em pontos de ônibus, assim também nos pontos declarados de espera dos trabalhadores das concessionárias de transporte público.



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

A sensibilidade do magistrado não se pode transformar num ativismo desmensurado de substituição do administrador público nem na construção indireta do normativo antes inexistente, tanto mais quando a demanda sequer se coloca sob a premissa de constituir uma obrigação futura, mas na pretensão de condenação fundada em obrigação antecedente é que situo o ato omissivo condenável do Distrito Federal e assim, na inexorável perturbação havida do meio ambiente do trabalho, reconheço a sua culpa concorrente ou direta pelo dano moral coletivo ocorrido em relação aos trabalhadores envolvidos no transporte público coletivo urbano de passageiros do Distrito Federal.

Louvo a preocupação do Ministério Público e compartilho de suas angústias, assim como as dos meus pares neste Tribunal, sempre sensibilizados com as expectativas de nossa Sociedade, que também somos todos nós, mas, com a devida vênia, não posso considerar uma premissa inexistente antes para estabelecer, sob o manto de Justiça, um desvio do Direito, responsabilizando alguém por algo a que antes não se obrigava, enquanto, doutro lado, com base nos comandos normativos antes existentes, delimito as responsabilidades, os danos causados e o modo de reparação em decorrência das obrigações que vislumbro descumpridas, ainda que as normas não tenham sido expressamente delineadas, porque a ninguém é dado desconhecer a lei, mais ainda aos agentes políticos do Estado, como legisladores, administradores públicos e magistrados.

Não seria inapropriado que o Distrito Federal dispusesse de legislação a exigir do Poder Público local a observância de certos modelos de veículos a trafegar no serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, ou a menos a estabelecer uma diretriz mínima que se regulamentasse no sentido de atingir-se tal objetivo, como certas municipalidades já o fizeram. Na falta dessa norma desejada, contudo, nada mais pode haver que o lamentar judicial, sem invocar tal ausência como norte condenatório, substituindo a sentença a lei esperada. Mas, na falta dessa norma local, não poderia o Poder Público local, jamais, deixar de observar o ato normativo emanado do órgão regulador federal, o CONTRAN, relativo às exigências dos veículos, nem assim desconsiderar a norma legal específica emanada do Poder Legislativo local pertinente às condições sanitárias, sendo esse o marco suficiente a estabelecer, nos limites postos na lide, a responsabilidade, ainda que parcial e modulada, do Distrito Federal.

Neste particular, declaro, nesses limites, a culpa do Distrito Federal, como poder concedente, pelos vícios perpetrados no sistema de transporte público coletivo urbano de passageiros a prejudicar o meio ambiente do trabalho de motoristas e cobradores da empresa concessionária, ao longo de décadas, com ônibus inadequados ao longo de décadas, causando diversos acidentes de trabalho mediante doenças adquiridas em razão do ambiente de trabalho inadequado, assim como pela inobservância de normativo local pertinente à exigência de instalações sanitárias aos trabalhadores (e usuários)



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

do sistema de transporte, ferindo a dignidade humana, reconhecendo o dano moral coletivo e a obrigações específicas de fazer".

Não olvido, também, que há várias obrigações de fazer descumpridas pela concessionária, como a citada acima, isto é, disponibilização, nos pontos de espera, de instalações sanitárias separadas por sexo, inclusive com pontos de água potável, além da adequação do ambiente de trabalho de modo a não causar dano auditivo aos motoristas e cobradores.

Saliento que, nestes autos, não se percebe que as partes entabularam algum acordo.

Por esse viés, portanto, e ancorado na máxima albergada pelo princípio da isonomia, de tratar desigualmente os desiguais na medida das suas desigualdades, acredito se possa imputar a mesma quantia às partes.

E penso que o importe deva ser superior àquele indicado no voto condutor.

Na linha do raciocínio aqui apresentado e tendo em conta os judiciosos fundamentos do Exmo. Desembargador Alexandre Nery e do Exmo. Desembargador Mário Caron, arbitro à condenação o valor de R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais) a cada parte ré.

Quanto à destinação da indenização por dano moral coletivo, diviso ser correto em determinar-se que o importe seja dirigido em favor de fundo a ser gerido pelo MM. Juízo de origem em prol de instituição beneficente capaz de utilizá-lo de modo adequado e em decorrência de indicações a serem efetivadas pelo Ministério Público do Trabalho.

Assinalo que a multa coercitiva não tem a finalidade de reparar perdas e danos, mas garantir a eficácia da tutela jurisdicional, coagindo o réu a cumprir a ordem judicial. Por outro lado, lesão dessa ordem autoriza o ordenamento jurídico que os recursos imputados sejam utilizados na reconstituição, reparação e preservação dos bens lesados no próprio local onde o dano tiver ocorrido, podendo ser destinados a fundos protetores de clientelas específicas (idoso, criança, adolescente, deficientes etc) ou a entidades filantrópicas, sem fins lucrativos, por meio de doações em espécie ou in natura, sujeitas à prestação de contas.

Observo que, na forma prevista no art. 13 da Lei nº 7.347/1985, a condenação pecuniária será revertida a um fundo, sendo seus recursos destinados à reconstituição dos bens lesados.

É pertinente extrair do referido texto que não necessariamente essa destinação deva ser feita ao FAT, pontuando-se a tendência jurisprudencial em não mais remeter esses valores para esse Fundo. Isso tendo em conta que as quantias para ali recolhidas não têm sido aplicadas conforme previsto no mencionado art. 13.

Provejo, pois, em parte o recurso nessa fração." (fls. 6.151-6.165)

A Viação Planeta Ltda. alega que a Constituição Federal limitou a indenização acidentária aos casos de culpa e, tendo cumprido os termos do edital de licitação para concessão de serviço público, não há que se falar em dolo. Defende que a responsabilidade subjetiva requer dolo ou culpa,



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

conforme previsto no art. 7º, XXVIII, da Constituição Federal. Alega inconstitucionalidade do art. 927 do CC, o qual embasou a decisão recorrida e na seara trabalhista, tendo em vista que o art. 7º, XXVIII, da Constituição Federal estabeleceu a responsabilidade com ocorrência de dolo ou culpa.

Analisa-se.

O reconhecimento do dano moral coletivo não se vincula ao sentimento de dor ou indignação no plano individual de cada pessoa a qual integra a coletividade, mas, ao contrário, relaciona-se à transgressão do sentimento coletivo, consubstanciado no sofrimento e indignação da comunidade, grupo social, ou determinada coletividade, diante da lesão coletiva decorrente do descumprimento de preceitos legais e princípios constitucionais.

Assim, a lesão a direitos transindividuais, objetivamente, se traduz em ofensa ao patrimônio jurídico da coletividade, que precisa ser recomposto. A caracterização do dano moral coletivo, pois, independe de lesão subjetiva a cada um dos componentes da coletividade, mas sim à repulsa social a que alude o art. 6º do CDC. E mesmo em casos de ato tolerado socialmente - por tradições culturais ou costumes regionais, por exemplo -, é possível verificar a ocorrência do dano moral coletivo, decorrente de lesão intolerável à ordem jurídica.

Assim, seja pela ótica da repulsa social, seja no âmbito da afronta à ordem jurídica, a caracterização do dano moral coletivo prescinde da análise de lesão a direitos individuais dos componentes da respectiva comunidade.

A indenização pelo dano moral coletivo está prevista na Lei 7.347/85, em seu art. 1º, in verbis:

"Art. 1º. Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:

- I - ao meio ambiente;
- II - ao consumidor;
- III - a bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico;
- IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo;
- V - por infração da ordem econômica;
- VI - à ordem urbanística.
- VII - à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos.
- VIII - ao patrimônio público e social".

No caso concreto, a Corte de origem constatou que as malhas viárias do Distrito Federal não atendiam a exigências básicas estabelecidas pelo CONTRAN, tais como o isolamento térmico e acústico dos motores dos ônibus, o que aumentava os riscos de perda auditiva pelos motoristas e cobradores, e a posição ergonômica dos assentos.

Constatou-se que a recorrente, conquanto elaborasse programas de prevenção de riscos ambientais, de controle médico de saúde ocupacional e de conservação auditiva, não os implementava eficiente e verdadeiramente.



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

O Tribunal Regional destacou ainda que a concessionária também descumpriu a obrigação de disponibilizar água potável e instalações sanitárias no ponto de espera, separadas por sexo.

Caracterizados, pois, o dano à coletividade, a culpa empresarial e o nexo causal, aptos a ensejar a condenação ao pagamento de indenização por dano moral coletivo, nos termos do art. 186 do Código Civil e do art. 1º da Lei 7.347/85.

Salienta-se que o posterior advento da Lei n. 6.508/2020 e do Decreto n. 40.661/2020, os quais estabeleceram diretrizes para a readequação da frota de veículos das concessionárias de transporte público, não possui o condão de suplantar a configuração do ato ilícito e do dano moral até então sofrido pelos empregados da reclamada, pelo ambiente de trabalho insalubre ao qual estavam submetidos.

Inexistentes, pois, as violações indicadas pela recorrente.

Não conheço.

**3 - QUANTUM DA INDENIZAÇÃO**

Conhecimento

Em relação ao quantum da condenação dos danos morais, concluiu o TRT:

"e) indenização por danos morais coletivos:

A primeira Ré pediu a redução da indenização fixada na origem em R\$ 400.000,00.

O Ministério Público pediu a elevação da reparação atribuída à primeira Ré para R\$ 10.000.000,00, mais a condenação do Distrito Federal no mesmo valor.

Como a culpa do Poder Público emerge da falta de exigência editalícia quanto aos modelos de ônibus a serem utilizados no sistema e a da empresa Ré na própria aquisição e uso de veículos inadequados, ante o normativo do CONTRAN, não encontro justificativa para apenar em maior grau o Distrito Federal que a empresa Ré. De todo modo, na linha que tem sido empreendida por esta egrégia Segunda Turma Regional, penso deve a indenização por dano moral coletivo ser repassada não ao fundo indicado na exordial, mas à gestão judicial em favor de entidade a ser nomeada pelo Ministério Público, de entidade beneficente e com objetivos sociais afinados com a recuperação ou a assistência a trabalhadores ou a portadores de necessidades especiais como aquelas adquiridas pelas doenças profissionais indicadas na exordial.

Nesse ensejo, aliás, percebo igualmente que várias das obrigações de fazer pretendidas na exordial se situavam no âmbito específico de atuação da empresa concessionária e não do Poder Público, quando muito se podendo determinar buscasse a implementação das medidas referidas, mas, no particular, o acordo realizado entre o Parquet e a empresa concessionária assentou as obrigações pertinentes como realizáveis pela referida Ré em prazo certo, sob pena de multas, ficando a cargo do MM. Juízo de origem a execução pertinente, não encontrando, assim, campo para delimitar igual



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

obrigação ao Distrito Federal, nem para, sequer, atuar na posição resguardada ao Judiciário de aferir o cumprimento do acordado.

No entanto, percebo que, dentre as obrigações de fazer delineadas na exordial, houve o silêncio quanto à disponibilização, nos pontos de espera, de instalações sanitárias separadas por sexo, inclusive com disponibilização de ponto de água potável, aspecto que se percebe efetivamente inserida na atribuição do Distrito Federal, à conta da Lei Local nº 4.226/2008-DF, ainda que para sua implantação e manutenção possa o Poder Público ajustar custeio pelas concessionárias ao invés do seu orçamento geral, justificativa que permite, inclusive, delinear busque o Poder Público o ajustamento imediato ao contido na norma legal referida, assim cumprindo o próprio prazo já antes fixado na lei descrita e ainda agora inobservado.

Com relação à pretensão ministerial de obrigar o Distrito Federal a exigir da concessionária o uso de ônibus com aparelho condicionador de ar, motor traseiro, câmbio automático e direção hidráulica, não percebo normativo capaz de resultar nessa obrigação, ainda que salutar, pelo que indefiro os pedidos correlatos.

Por efeito dos limites e modulações descritos, dou provimento em parte ao apelo ministerial, para assim julgar parcialmente procedentes os pedidos exordiais de modo a condenar:

a) o Distrito Federal a (1) pagar indenização por danos morais coletivos no importe de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), em favor de fundo a ser gerido pelo MM. Juízo de origem em prol de instituição beneficente capaz de utilizá-lo de modo adequado, conforme indicações a serem efetivadas pelo Ministério Público do Trabalho, sobretudo observando objetivo social coligado à capacitação de trabalhadores ou à assistência a portadores de necessidades especiais como as decorrentes dos danos causados; (2) fazer a instalação e manutenção, em todos os pontos de ônibus de espera, de banheiros públicos, com instalações sanitárias separadas por sexo e com disponibilização de ponto de água potável, no prazo de 60 (sessenta) dias, a partir da intimação do trânsito em julgado desta decisão, sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), a ser destinado a fundo específico a ser gerido pelo MM. Juízo de origem e pelo Parquet para a realização direta do fim colimado, restando dos demais pedidos absolvido.

b) a primeira Ré a pagar indenização por danos morais coletivos no importe de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), em favor de fundo a ser gerido pelo MM. Juízo de origem em prol de instituição beneficente capaz de utilizá-lo de modo adequado, conforme indicações a serem efetivadas pelo Ministério Público do Trabalho, sobretudo observando objetivo social coligado à capacitação de trabalhadores ou à assistência a portadores de necessidades especiais como as decorrentes dos danos causados.

CONTUDO, RESTEI, COM A EXMA. SRA. DESEMBARGADORA REVISORA, VENCIDO EM PARTE NESTE TÓPICO, QUANTO AO VALOR DA INDENIZAÇÃO, PREVALECENDO A DIVERGÊNCIA DO EXMO. SR. DESEMBARGADOR BRASILINO SANTOS RAMOS, ACOMPANHADO NO TÓPICO PELOS EXMOS. SRS.



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

DESEMBARGADORES MÁRIO CARON E JOÃO AMÍLCAR PAVAN (DESEMPATE), CABENDO NOTAR QUE O EXMO. SR. DESEMBARGADOR BRASILINO SANTOS RAMOS ADOTOU A PROPOSIÇÃO DE VALOR DO EXMO. SR. DESEMBARGADOR MÁRIO CARON:

"Não percebo violação do princípio da isonomia o requerimento de condenação da empresa-ré e do Distrito Federal em R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

À luz do art. 5º, inc. XLV, da Constituição Federal, aqui invocado ainda que por analogia, a responsabilidade deve ser individual, isto é, nos limites da culpabilidade própria. Dentro desse postulado, é, portanto, possível impor sanções e restrições de ordem jurídica na dimensão do estritamente pessoal do infrator.

A pretensão ministerial, no particular, tem por fim reprimir e prevenir o acontecimento de velhos e novos ilícitos praticados pelo Distrito Federal, o qual teria inobservado diretrizes constitucionais e legais atinentes ao trabalho, assim como relacionadas ao meio ambiente de trabalho.

Nesse campo, assim, enfatiza-se a imposição de medidas preventivas, relevando-se, em tal contexto, a importância da tutela inibitória como mecanismo eficaz para impedir a lesão a direito material ou, ao menos, minorar seus efeitos. É assaz salutar lembrar que uma das medidas de maior impacto pedida na inicial diz respeito à instalação de logradouros públicos, fato imputável, sem sombra de dúvidas, ao ente público.

Em tal quadrante, encontra-se agasalho à tese de imposição de sanção pecuniária superior à Administração Pública nas próprias judiciosas considerações apresentadas no voto de dissensão. Bem por isso e com a finalidade de evitar-me ser repetitivo, peço escusas para reproduzir seus fundamentos:

"A responsabilização, mesmo do Estado, exige conduta antecedente apurável em razão de premissa estabelecida para agir ou deixar de agir a certo modo. Estabelecer a culpa, sem revelar onde residiria antes a obrigação de fazer de modo distinto, envolve criar depois a obrigação como modo de justificar o ato antecedente, quando ao Judiciário apenas se permite estabelecer a conduta pretérita como correta ou errada segundo a norma ou comando vigente à ocasião do fato ou do período e eventos analisados.

Nesse particular, penso inadequadas as colocações ministeriais pertinentes a pretender ajustamento a conduta inexigível por lei ou ato normativo, ainda que razoável, porque o Poder Público não se pode obrigar a fazer algo não contido em norma própria. Doutro lado, emerge de certos atos normativos federais ou locais a inequívoca inobservância pelo Distrito Federal, resultando, disso, afronta inquestionável ao meio ambiente de trabalho e à dignidade dos trabalhadores envolvidos, ainda que em menor extensão que aquela delineada na exordial.

As circunstâncias fáticas descritas na exordial não são repulsadas pelo Distrito Federal em relação aos modelos de ônibus adotados no sistema nem



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

assim em relação às instalações dos pontos de espera. Mas nem seria preciso esse efeito processual.

Não é difícil perceber que os ônibus adotados no serviço, no período descrito pelo Parquet, são de precariedade incontestável, parecendo mais carrocerias montadas sobre chassis inadequados, muitas vezes para fazer frente a outros inconvenientes como as vias irregulares dos trajetos rodoviários ou a falta de pontos de ônibus adequados como aqueles existentes em várias cidades do mundo e em algumas do país, num desrespeito não apenas aos que labutam como motoristas ou cobradores, mas sobretudo aos usuários, os passageiros cada vez mais espremidos em veículos insuficientes para atender à demanda de modo respeitoso.

Não é difícil perceber que tais ônibus, em cada troca de marcha, empreendem ruídos e vibrações excessivas, a denotar perfeita a percepção ministerial dos prejuízos causados à saúde dos trabalhadores envolvidos diretamente.

Também não é difícil perceber a precariedade e abandono dos pontos de ônibus do Distrito Federal, alguns transformados em muros pichados, com assentos quebrados e sem qualquer informação ao usuário, outros em verdadeiras latrinas, lugar de desafogo de detritos humanos, num desrespeito a trabalhadores e usuários do sistema submetidos a mal cheiros e a locais insalubres por diversos motivos, quando se esperava, na Capital Federal, houvesse maior respeito ao brasileiro.

Não tenho dúvidas de que a Brasília, onde nasci há quase meio século, é merecedora de transporte público muito diverso do que se tem oferecido ao longo dos anos. Os ônibus em pleno século XXI não se diferenciam muito daqueles que utilizei quando estudante, nos anos de 1970 e 1980. Parecem mais carroças, caminhões adaptados, do que os veículos que trafegam por capitais e cidades de diversos outros países.

Há uma feiura no trânsito de Brasília e arredores a contaminar todo o planejamento que se diz feito antes e que descrevia a cidade como patrimônio da humanidade.

Há um constante desrespeito aos que necessitam do transporte público e um desencorajamento a que haja o desapego ao transporte individual, como noutros países se propaga e se incentiva.

Na nossa Capital Federal, podemos testemunhar, é vergonhoso e desrespeitoso o transporte público coletivo de passageiros, notadamente o empreendido por ônibus, longe do ideal de que todos, inclusive os que detêm melhores condições financeiras, também se sintam atraídos a usar um transporte digno e eficiente, porque não é rico o país em que cada um usa seu próprio carro, mas aquele em que todos tem orgulho de poder utilizar o transporte público coletivo.

A nossa Capital Federal deveria ter transporte que nos orgulhasse a todos, como outras capitais do mundo, mas ao invés disso nossos concidadãos são maltratados pelas políticas públicas de políticos



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

despreparados ou gananciosos, incapazes de estabelecer um programa consistente de melhoria.

As malhas viárias não se integram, os veículos trafegam sujos e a toda hora quebram prejudicando o já caótico trânsito do Distrito Federal, a população é submetida a algo precário em contrapartida a passagens caras, os trabalhadores se vêm reféns de usuários descontentes, sem poder oferecer algo condizente ao respeito merecido, e nisso tudo o sistema se vê num círculo vicioso e viciado, em que a ganância de alguns se sobrepõe à melhoria da qualidade de vida de milhões que usam ou que poderiam usar o transporte público coletivo local, na seara trabalhista a evidenciar problemas nas condições oferecidas para o trabalho digno e eficiente.

Inicialmente, confesso, cheguei a concluir pela impossibilidade de responsabilizar o Distrito Federal à falta de norma legal ou obrigação anteriormente estipulada para alcançar a delimitação dos requisitos da concessão dos serviços empreendidos, mas, além dos parâmetros normativos indicados na exordial emendada, da qual não pode o juiz se furtar conhecer e aplicar, percebi ser outra a situação a reger o sistema rodoviário local.

A falta de indicação pelas partes dos corretos normativos aplicáveis não pode, à luz do contorno fático-jurídico descrito pelas partes, inibir o juiz de julgar, porque se ninguém pode escusar de cumprir a lei, alegando que não a conhece (Lei de Introdução, artigo 3º), menos ainda pode assim o juiz se furtar a aplicar a norma legal incidente sob premissa de não expressamente invocada, sob pena de assim poder, por via indireta, contrariar preceito constitucional ou legal que restaria inaplicado quando antes deveria ser enaltecido. Se ao juiz é vedado julgar fora dos limites da lide, doutro lado assim expressa vedação apenas para conhecer as questões não suscitadas pelas partes que a lei exija destas a iniciativa de arguir (CPC, artigo 128), enquanto enaltece, sempre, que ao julgar a lide deve, antes e sobretudo, o juiz aplicar as normas legais (CPC, artigo 126, segunda parte).

E as normas existem.

Por partes.

O Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503/1993 estipula ser o CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito o órgão normativo do sistema, regulamentando os preceitos legais contidos no referido Código (artigo 12, I e XI), inclusive de modo a reduzir a emissão de gases e ruídos (artigos 104 e 105, V), assim tendo editado a Resolução nº 316, de 08 de maio de 2009, que "Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros M2 e M3 (tipos micro-ônibus e ônibus) de fabricação nacional e estrangeira", dispondo no respectivo artigo 9º que "O compartimento do sistema de propulsão, independentemente de sua localização, deve possuir isolamento termo/acústico."

Com efeito, se não há exigência normativa de que os motores sejam localizados de modo central ou traseiro, nem de que os ônibus sejam dotados de direção hidráulica e câmbio automático, ou que sejam equipados com aparelhos condicionadores de ar, doutro lado houve a expressa determinação



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

pelo CONTRAN de que os ônibus destinados ao transporte público de passageiros tivessem seus motores, independentemente de sua localização, revestidos de isolamento térmico e acústico.

Com relação aos bancos dos motoristas e passageiros há exigência ergonômica pelo Anexo IV da Resolução nº 316/2008 do CONTRAN, assim estipulando questões alusivas à ancoragem, distâncias mínimas entre bancos e uso de cintos de segurança para motoristas, mas também os ângulos necessários a permitir o devido apoio de torso e coxas nos assentos, além de proteção ao tranco do pescoço (aceitabilidade da cabeça), de modo a alcançar posição de conforto e de segurança.

Noto, ainda, que o normativo descrito pela Resolução nº 316/2008 do CONTRAN já se encontrava, em similar medida, na então revogada Resolução nº 811/1996 do CONTRAN, especificamente nos artigos 3º, § 2º, e 6º, quanto aos assentos utilizáveis, e 7º, quanto à exigência do compartimento do motor, independentemente de sua localização, possuir isolamento termoacústico.

Doutro lado, com relação às instalações utilizadas por motoristas e cobradores de ônibus, percebe-se haver a Lei Local nº 4.226, de 24 de outubro de 2008, dispondo, no artigo 1º, que 'Fica determinada a implantação de banheiros públicos nos logradouros públicos do Distrito Federal, como passagens subterrâneas de pedestres, paradas de ônibus, estações de metrô', tendo sido fixado o prazo de 60 (sessenta) dias, a partir da publicação ocorrida em 29/10/2008, para o fiel cumprimento da lei pelo Governo do Distrito Federal.

A par dos normativos referidos, nada fez o Distrito Federal no sentido de exigir, quando da concessão dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros, o uso de veículos com motores com isolamento térmico e acústico, com bancos ergonômicos para motoristas e cobradores, nem ainda cuidou de cumprir o comando da própria lei local, deixando assim de dispor os pontos de ônibus, sobretudo aqueles que funcionam quase como terminais, como pontos de espera, de banheiros públicos para tais trabalhadores e ainda para os próprios usuários do sistema.

As leis e atos normativos federais e a lei local foram ignoradas pelo Distrito Federal na licitação e na concessão do serviço, quando assim não poderia ser.

Não se há, nesse particular, que confundir o ato de concessão com o de fiscalização do sistema.

Os editais destinados à licitação de linhas são incumbência exclusiva do Distrito Federal e, por óbvio, deveriam observar os comandos normativos pertinentes aos requisitos a exigir dos candidatos à concessão, quanto aos veículos utilizáveis, ou, como no caso das instalações sanitárias exigíveis, já que instaláveis em logradouros públicos e assim sob sua direta responsabilidade, providenciar banheiros públicos, ainda que por contrapartida de sua implantação e manutenção pelos concessionários do sistema de transporte público coletivo de passageiros.



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

Nesse particular, também cabe notar, a eventual antecedência do processo licitatório em relação aos normativos descritos não afastaria a responsabilidade do Distrito Federal de, como poder concedente, ajustar os contratos de concessão às normas de regência depois vigentes, conforme estabelece e determina a própria Lei de Concessões, no que seria despropositada qualquer justificativa de que à época da concessão não havia qualquer exigência quanto aos modelos de ônibus adotáveis.

Aliás, essa justificativa sequer se permitiria em relação instalações de banheiros públicos, objeto de lei local cuja observância se afasta do próprio ato de concessão, ainda que se pudesse, como antes dito, aproveitar o momento para contrapartida dos concessionários quanto a eventual implantação e/ou manutenção de tais instalações públicas.

Com efeito, a Administração Pública, ao agir, deve observar os comandos legais, vinculando-se aos preceitos normativos pertinentes, no que se distingue dos sujeitos em geral que podem fazer ou deixar de fazer algo se assim não se descreve em conduta exigida por lei, enquanto o Poder Público apenas pode agir segundo o comando legal.

O reconhecimento da incapacidade de gestão governamental não pode ser levado, neste Tribunal, ao ponto de estabelecer uma culpa administrativa indistinta do Poder Público por não adotar medida não exigida por lei ou que não se poderia antes antever, ainda que razoável que desde muito antes devesse o Governo instituir a substituição de toda uma frota inadequada por outra capaz de satisfazer as necessidades da população, com terminais e pontos de ônibus ou outros meios de transporte dignos, e assim também empreender medidas de dignidade aos trabalhadores envolvidos com o transporte de vidas. Contudo, também não se há que entender razoável justificativa governamental que descreva desconhecimento das normas aplicáveis, seja o ato normativo expedido pelo CONTRAN quanto aos requisitos dos ônibus de transporte urbano de passageiros, seja a lei local que exige a implantação de banheiros públicos em pontos de ônibus, assim também nos pontos declarados de espera dos trabalhadores das concessionárias de transporte público.

A sensibilidade do magistrado não se pode transformar num ativismo desmensurado de substituição do administrador público nem na construção indireta do normativo antes inexistente, tanto mais quando a demanda sequer se coloca sob a premissa de constituir uma obrigação futura, mas na pretensão de condenação fundada em obrigação antecedente é que situo o ato omissivo condenável do Distrito Federal e assim, na inexorável perturbação havida do meio ambiente do trabalho, reconheço a sua culpa concorrente ou direta pelo dano moral coletivo ocorrido em relação aos trabalhadores envolvidos no transporte público coletivo urbano de passageiros do Distrito Federal.

Louvo a preocupação do Ministério Público e compartilho de suas angústias, assim como as dos meus pares neste Tribunal, sempre sensibilizados com as expectativas de nossa Sociedade, que também somos



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

todos nós, mas, com a devida vênia, não posso considerar uma premissa inexistente antes para estabelecer, sob o manto de Justiça, um desvio do Direito, responsabilizando alguém por algo a que antes não se obrigava, enquanto, doutro lado, com base nos comandos normativos antes existentes, delimito as responsabilidades, os danos causados e o modo de reparação em decorrência das obrigações que vislumbro descumpridas, ainda que as normas não tenham sido expressamente delineadas, porque a ninguém é dado desconhecer a lei, mais ainda aos agentes políticos do Estado, como legisladores, administradores públicos e magistrados.

Não seria inapropriado que o Distrito Federal dispusesse de legislação a exigir do Poder Público local a observância de certos modelos de veículos a tráfegar no serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, ou a menos a estabelecer uma diretriz mínima que se regulamentasse no sentido de atingir-se tal objetivo, como certas municipalidades já o fizeram. Na falta dessa norma desejada, contudo, nada mais pode haver que o lamentar judicial, sem invocar tal ausência como norte condenatório, substituindo a sentença a lei esperada. Mas, na falta dessa norma local, não poderia o Poder Público local, jamais, deixar de observar o ato normativo emanado do órgão regulador federal, o CONTRAN, relativo às exigências dos veículos, nem assim desconsiderar a norma legal específica emanada do Poder Legislativo local pertinente às condições sanitárias, sendo esse o marco suficiente a estabelecer, nos limites postos na lide, a responsabilidade, ainda que parcial e modulada, do Distrito Federal.

Neste particular, declaro, nesses limites, a culpa do Distrito Federal, como poder concedente, pelos vícios perpetrados no sistema de transporte público coletivo urbano de passageiros a prejudicar o meio ambiente do trabalho de motoristas e cobradores da empresa concessionária, ao longo de décadas, com ônibus inadequados ao longo de décadas, causando diversos acidentes de trabalho mediante doenças adquiridas em razão do ambiente de trabalho inadequado, assim como pela inobservância de normativo local pertinente à exigência de instalações sanitárias aos trabalhadores (e usuários) do sistema de transporte, ferindo a dignidade humana, reconhecendo o dano moral coletivo e a obrigações específicas de fazer".

Não olvido, também, que há várias obrigações de fazer descumpridas pela concessionária, como a citada acima, isto é, disponibilização, nos pontos de espera, de instalações sanitárias separadas por sexo, inclusive com pontos de água potável, além da adequação do ambiente de trabalho de modo a não causar dano auditivo aos motoristas e cobradores.

Saliento que, nestes autos, não se percebe que as partes entabularam algum acordo.

Por esse viés, portanto, e ancorado na máxima albergada pelo princípio da isonomia, de tratar desigualmente os desiguais na medida das suas desigualdades, acredito se possa imputar a mesma quantia às partes.

E penso que o importe deva ser superior àquele indicado no voto condutor.



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

Na linha do raciocínio aqui apresentado e tendo em conta os judiciosos fundamentos do Exmo. Desembargador Alexandre Nery e do Exmo. Desembargador Mário Caron, arbitro à condenação o valor de R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais) a cada parte ré.

Quanto à destinação da indenização por dano moral coletivo, diviso ser correto em determinar-se que o importe seja dirigido em favor de fundo a ser gerido pelo MM. Juízo de origem em prol de instituição beneficente capaz de utilizá-lo de modo adequado e em decorrência de indicações a serem efetivadas pelo Ministério Público do Trabalho.

Assinalo que a multa coercitiva não tem a finalidade de reparar perdas e danos, mas garantir a eficácia da tutela jurisdicional, coagindo o réu a cumprir a ordem judicial. Por outro lado, lesão dessa ordem autoriza o ordenamento jurídico que os recursos imputados sejam utilizados na reconstituição, reparação e preservação dos bens lesados no próprio local onde o dano tiver ocorrido, podendo ser destinados a fundos protetores de clientelas específicas (idoso, criança, adolescente, deficientes etc) ou a entidades filantrópicas, sem fins lucrativos, por meio de doações em espécie ou in natura, sujeitas à prestação de contas.

Observo que, na forma prevista no art. 13 da Lei nº 7.347/1985, a condenação pecuniária será revertida a um fundo, sendo seus recursos destinados à reconstituição dos bens lesados.

É pertinente extrair do referido texto que não necessariamente essa destinação deva ser feita ao FAT, pontuando-se a tendência jurisprudencial em não mais remeter esses valores para esse Fundo. Isso tendo em conta que as quantias para ali recolhidas não têm sido aplicadas conforme previsto no mencionado art. 13.

Provejo, pois, em parte o recurso nessa fração." (fls. 6.151-6.165)

Ao julgar os embargos de declaração, decidiu o TRT:

"Alegou a primeira Reclamada que o acórdão regional restou omissos e obscuro por não fixar individualmente o valor das custas processuais devidas pelos Reclamados.

Há contradição na decisão embargada, em face de erro material, porque nos fundamentos restou consignado que o valor da condenação seria arbitrado em "R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) para cada parte ré", totalizando R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais), mas no dispositivo constou arbitramento total de apenas R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).

Suprindo o vício, esclareço que o valor arbitrado à condenação foi majorado para R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais), sendo cada Reclamado responsável pelo recolhimento das custas processuais de R\$ 200,000,00 (duzentos mil reais) calculadas sobre R\$ 10.000,00 (dez milhões de reais), na forma da lei.

Acolho os embargos de declaração opostos pela primeira Reclamada." (fl. 6.203)

Relata a recorrente ter sido condenada em primeira instância ao pagamento de indenização no valor de R\$ 400.000,00, valor a ser revertido ao



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

FAT. O TRT, por maioria, majorou o valor da indenização para R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), como pleiteado pelo Ministério Público do Trabalho. Alega que o montante da condenação ofende o princípio da isonomia e viola o art. 944, caput e parágrafo único, do CC. Diz que os fundamentos adotados pelo voto vencedor foram os mesmos do voto do Relator, que fixava em R\$ 400.000,00, e da Revisora, que fixava em R\$ 1.000.000,00.

Aponta não ter havido embasamento para a majoração em 25 vezes, pelo que o TRT incorreu em violação aos princípios da isonomia, razoabilidade e proporcionalidade. Destaca não terem sido explicitados os fundamentos da fixação do valor do dano e que as normas invocadas são destinadas ao Distrito Federal. Considera o valor extremamente alto e foge ao razoável, além de sobrepor em muito os valores fixados pela jurisprudência dominante e fugir de sua capacidade econômica. Argumenta ter perdido licitação e em razão de descumprimento do TAC realizado com o MPT da 10ª Região, teve que pagar 4.000 rescisões contratuais. Indica divergência jurisprudencial com arestos de fls. 6.235-6.249. Pleiteia a redução para R\$ 200.000,00 ou R\$ 400.000,00.

Analisa-se.

O valor arbitrado a título de reparação por dano moral somente pode ser revisado na instância extraordinária nos casos em que vulnera os preceitos de lei ou Constituição Federal os quais emprestam caráter normativo ao princípio da proporcionalidade.

In casu, conforme aludido no tópico anterior, a Corte de origem constatou que as malhas viárias não atendiam a exigências básicas estabelecidas pelo CONTRAN, tais como o isolamento térmico e acústico dos motores dos ônibus, o que aumentava os riscos de perda auditiva pelos motoristas e cobradores, e a posição ergonômica dos assentos. Ressaltou-se ainda que a concessionária também descumpriu a obrigação de disponibilizar água potável e instalações sanitárias no ponto de espera, separadas por sexo.

Assim, considerando a moldura factual definida pelo Regional e insusceptível de revisão (Súmula 126 do TST), o valor atribuído - R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) - realmente se revela excessivamente elevado a ponto de se o conceber desproporcional.

Com esteio na conduta empresarial relatada pelo Regional e o dano moral causado à coletividade, entendo razoável fixar a indenização no montante de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), o qual será suficiente para atender ao caráter punitivo e pedagógico da medida.

Nesse diapasão, conheço do recurso de revista, por violação do art. 944 do Código Civil.

Mérito

Conhecido o recurso de revista por violação do art. 944 do Código Civil, seu provimento é consectário lógico.

Dou provimento ao recurso de revista, para reduzir o valor arbitrado a título de indenização por dano moral coletivo para o importe de R\$ 500.000,00



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

(quinhentos mil reais), a ser revertido "em favor de fundo a ser gerido pelo MM. Juízo de primeiro grau em prol de instituição beneficente, capaz de utilizá-lo de modo adequado e em decorrência de indicações a serem efetivadas pelo Ministério Público do Trabalho", nos exatos termos em que determinado pelo Tribunal de origem.

**II – RECURSO DE REVISTA DO DISTRITO FEDERAL**

O recurso é tempestivo (fls. 6.213 e 6.214), subscrito por procurador regularmente constituído nos autos (Súmula 436 do TST), e é senta o preparo.

Convém destacar que o apelo em exame não se rege pela Lei 13.015/2014, tendo em vista haver sido interposto contra decisão publicada em 4/9/2014, antes do início de eficácia da referida norma, em 22/9/2014.

**1 – NULIDADE POR NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. INCOMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO. ILEGITIMIDADE PASSIVA AD CAUSAM**

**Conhecimento**

Ficou consignado no acórdão proferido nos embargos declaratórios:

"- SEGUNDO RECLAMADO Alegou o segundo Reclamado que o acórdão embargado restou omissa por não se manifestar acerca da impossibilidade de responsabilizá-lo pelas ilicitudes denunciadas na petição inicial, por ser da União a obrigação de fiscalizar o meio ambiente do trabalho e por nada falar acerca da teoria da responsabilidade civil do estado. A decisão embargada não contém o vício da omissão, pois foram feitas as devidas considerações acerca da responsabilidade do Distrito Federal. A decisão embargada foi assim fundamentada: ?d) responsabilidade do Distrito Federal: Ainda que se perceba o equívoco do Distrito Federal na adoção dos modelos de ônibus destinados ao serviço público coletivo de transporte de passageiros, há que se investigar se agiu o poder concedente fora de balizas legais para imputar-lhe responsabilidade pelos danos causados depois aos trabalhadores, assim motoristas e cobradores de ônibus, ante os ônibus adotados pela empresa concessionária e pelos demais aspectos do meio ambiente de trabalho relatado pelo Parquet. A responsabilização, mesmo do Estado, exige conduta antecedente apurável em razão de premissa estabelecida para agir ou deixar de agir a certo modo. Estabelecer a culpa, sem revelar onde residiria antes a obrigação de fazer de modo distinto, envolve criar depois a obrigação como modo de justificar o ato antecedente, quando ao Judiciário apenas se permite estabelecer a conduta pretérita como correta ou errada segundo a norma ou comando vigente à ocasião do fato ou do período e eventos analisados. Nesse particular, penso inadequadas as colocações ministeriais pertinentes a pretender ajustamento a conduta inexistente por lei ou ato normativo, ainda que razoável, porque o Poder Público não se pode obrigar a fazer algo não contido em norma própria. Doutro lado, emerge de certos atos normativos federais ou locais a inequívoca inobservância pelo Distrito Federal, resultando, disso, afronta inquestionável ao meio ambiente de trabalho e à dignidade dos trabalhadores envolvidos, ainda que em menor extensão que aquela delineada na exordial. As circunstâncias fáticas descritas na exordial não são



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

repulsadas pelo Distrito Federal em relação aos modelos de ônibus adotados no sistema nem assim em relação às instalações dos pontos de espera. Mas nem seria preciso esse efeito processual. Não é difícil perceber que os ônibus adotados no serviço, no período descrito pelo Parquet, são de precariedade incontestável, parecendo mais carrocerias montadas sobre chassis inadequados, muitas vezes para fazer frente a outros inconvenientes como as vias irregulares dos trajetos rodoviários ou a falta de pontos de ônibus adequados como aqueles existentes em várias cidades do mundo e em algumas do país, num desrespeito não apenas aos que labutam como motoristas ou cobradores, mas sobretudo aos usuários, os passageiros cada vez mais espremidos em veículos insuficientes para atender à demanda de modo respeitoso. Não é difícil perceber que tais ônibus, em cada troca de marcha, empreendem ruídos e vibrações excessivas, a denotar perfeita a percepção ministerial dos prejuízos causados à saúde dos trabalhadores envolvidos diretamente. Também não é difícil perceber a precariedade e abandono dos pontos de ônibus do Distrito Federal, alguns transformados em muros pichados, com assentos quebrados e sem qualquer informação ao usuário, outros em verdadeiras latrinas, lugar de desafogo de detritos humanos, num desrespeito a trabalhadores e usuários do sistema submetidos a mal cheiros e a locais insalubres por diversos motivos, quando se esperava, na Capital Federal, houvesse maior respeito ao brasileiro. Não tenho dúvidas de que a Brasília, onde nasci há quase meio século, é merecedora de transporte público muito diverso do que se tem oferecido ao longo dos anos. Os ônibus em pleno século XXI não se diferenciam muito daqueles que utilizei quando estudante, nos anos de 1970 e 1980. Parecem mais carroças, caminhões adaptados, do que os veículos que trafegam por capitais e cidades de diversos outros países. Há uma feiura no trânsito de Brasília e arredores a contaminar todo o planejamento que se diz feito antes e que descrevia a cidade como patrimônio da humanidade. Há um constante desrespeito aos que necessitam do transporte público e um desencorajamento a que haja o desapego ao transporte individual, como noutros países se propaga e se incentiva. Na nossa Capital Federal, podemos testemunhar, é vergonhoso e desrespeitoso o transporte público coletivo de passageiros, notadamente o empreendido por ônibus, longe do ideal de que todos, inclusive os que detém melhores condições financeiras, também se sintam atraídos a usar um transporte digno e eficiente, porque não é rico o país em que cada um usa seu próprio carro, mas aquele em que todos tem orgulho de poder utilizar o transporte público coletivo. A nossa Capital Federal deveria ter transporte que nos orgulhasse a todos, como outras capitais do mundo, mas ao invés disso nossos concidadãos são maltratados pelas políticas públicas de políticos despreparados ou gananciosos, incapazes de estabelecer um programa consistente de melhoria. As malhas viárias não se integram, os veículos trafegam sujos e a toda hora quebram prejudicando o já caótico trânsito do Distrito Federal, a população é submetida a algo precário em contrapartida a passagens caras, os trabalhadores se veem reféns de



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

usuários descontentes, sem poder oferecer algo condizente ao respeito merecido, e nisso tudo o sistema se vê num círculo vicioso e viciado, em que a ganância de alguns se sobrepõe à melhoria da qualidade de vida de milhões que usam ou que poderiam usar o transporte público coletivo local, na seara trabalhista a evidenciar problemas nas condições oferecidas para o trabalho digno e eficiente. Inicialmente, confesso, cheguei a concluir pela impossibilidade de responsabilizar o Distrito Federal à falta de norma legal ou obrigação anteriormente estipulada para alcançar a delimitação dos requisitos da concessão dos serviços empreendidos, mas, além dos parâmetros normativos indicados na exordial emendada, da qual não pode o juiz se furtar conhecer e aplicar, percebi ser outra a situação a reger o sistema rodoviário local. A falta de indicação pelas partes dos corretos normativos aplicáveis não pode, à luz do contorno fático-jurídico descrito pelas partes, inibir o juiz de julgar, porque se ninguém pode escusar de cumprir a lei, alegando que não a conhece (Lei de Introdução, artigo 3º), menos ainda pode assim o juiz se furtar a aplicar a norma legal incidente sob premissa de não expressamente invocada, sob pena de assim poder, por via indireta, contrariar preceito constitucional ou legal que restaria inaplicado quando antes deveria ser enaltecido. Se ao juiz é vedado julgar fora dos limites da lide, doutro lado assim expressa vedação apenas para conhecer as questões não suscitadas pelas partes que a lei exija destas a iniciativa de arguir (CPC, artigo 128), enquanto enaltece, sempre, que ao julgar a lide deve, antes e sobretudo, o juiz aplicar as normas legais (CPC, artigo 126, segunda parte). E as normas existem. Por partes. O Código de Trânsito Brasileiro ? Lei nº 9.503/1993 estipula ser o CONTRAN ? Conselho Nacional de Trânsito o órgão normativo do sistema, regulamentando os preceitos legais contidos no referido Código (artigo 12, I e XI), inclusive de modo a reduzir a emissão de gases e ruídos (artigos 104 e 105, V), assim tendo editado a Resolução nº 316, de 08 de maio de 2009, que ?Estabelece os requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros M2 e M3 (tipos micro-ônibus e ônibus) de fabricação nacional e estrangeira?, dispondo no respectivo artigo 9º que ?O compartimento do sistema de propulsão, independentemente de sua localização, deve possuir isolamento termo/acústico.? Com efeito, se não há exigência normativa de que os motores sejam localizados de modo central ou traseiro, nem de que os ônibus sejam dotados de direção hidráulica e câmbio automático, ou que sejam equipados com aparelhos condicionadores de ar, doutro lado houve a expressa determinação pelo CONTRAN de que os ônibus destinados ao transporte público de passageiros tivessem seus motores, independentemente de sua localização, revestidos de isolamento térmico e acústico. Com relação aos bancos dos motoristas e passageiros há exigência ergonômica pelo Anexo IV da Resolução nº 316/2008 do CONTRAN, assim estipulando questões alusivas à ancoragem, distâncias mínimas entre bancos e uso de cintos de segurança para motoristas, mas também os ângulos necessários a permitir o devido apoio de torso e coxas nos assentos, além de proteção ao tranco do pescoço (aceitabilidade da cabeça), de modo a alcançar



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

posição de conforto e de segurança. Noto, ainda, que o normativo descrito pela Resolução nº 316/2008 do CONTRAN já se encontrava, em similar medida, na então revogada Resolução nº 811/1996 do CONTRAN, especificamente nos artigos 3º, § 2º, e 6º, quanto aos assentos utilizáveis, e 7º, quanto à exigência do compartimento do motor, independentemente de sua localização, possuir isolamento termo-acústico. Douro lado, com relação às instalações utilizadas por motoristas e cobradores de ônibus, percebe-se haver a Lei Local nº 4.226, de 24 de outubro de 2008, dispondo, no artigo 1º, que "Fica determinada a implantação de banheiros públicos nos logradouros públicos do Distrito Federal, como passagens subterrâneas de pedestres, paradas de ônibus, estações de metrô", tendo sido fixado o prazo de 60 (sessenta) dias, a partir da publicação ocorrida em 29/10/2008, para o fiel cumprimento da lei pelo Governo do Distrito Federal. A par dos normativos referidos, nada fez o Distrito Federal no sentido de exigir, quando da concessão dos serviços públicos de transporte coletivo urbano de passageiros, o uso de veículos com motores com isolamento térmico e acústico, com bancos ergonômicos para motoristas e cobradores, nem ainda cuidou de cumprir o comando da própria lei local, deixando assim de dispor os pontos de ônibus, sobretudo aqueles que funcionam quase como terminais, como pontos de espera, de banheiros públicos para tais trabalhadores e ainda para os próprios usuários do sistema. As leis e atos normativos federais e a lei local foram ignoradas pelo Distrito Federal na licitação e na concessão do serviço, quando assim não poderia ser. Não se há, nesse particular, que confundir o ato de concessão com o de fiscalização do sistema. Os editais destinados à licitação de linhas são incumbência exclusiva do Distrito Federal e, por óbvio, deveriam observar os comandos normativos pertinentes aos requisitos a exigir dos candidatos à concessão, quanto aos veículos utilizáveis, ou, como no caso das instalações sanitárias exigíveis, já que instaláveis em logradouros públicos e assim sob sua direta responsabilidade, providenciar banheiros públicos, ainda que por contrapartida de sua implantação e manutenção pelos concessionários do sistema de transporte público coletivo de passageiros. Nesse particular, também cabe notar, a eventual antecedência do processo licitatório em relação aos normativos descritos não afastaria a responsabilidade do Distrito Federal de, como poder concedente, ajustar os contratos de concessão às normas de regência depois vigentes, conforme estabelece e determina a própria Lei de Concessões, no que seria despropositada qualquer justificativa de que à época da concessão não havia qualquer exigência quanto aos modelos de ônibus adotáveis. Aliás, essa justificativa sequer se permitiria em relação instalações de banheiros públicos, objeto de lei local cuja observância se afasta do próprio ato de concessão, ainda que se pudesse, como antes dito, aproveitar o momento para contrapartida dos concessionários quanto a eventual implantação e/ou manutenção de tais instalações públicas. Com efeito, a Administração Pública, ao agir, deve observar os comandos legais, vinculando-se aos preceitos normativos pertinentes, no que se distingue dos



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

sujeitos em geral que podem fazer ou deixar de fazer algo se assim não se descreve em conduta exigida por lei, enquanto o Poder Público apenas pode agir segundo o comando legal. O reconhecimento da incapacidade de gestão governamental não pode ser levado, neste Tribunal, ao ponto de estabelecer uma culpa administrativa indistinta do Poder Público por não adotar medida não exigida por lei ou que não se poderia antes antever, ainda que razoável que desde muito antes devesse o Governo instituir a substituição de toda uma frota inadequada por outra capaz de satisfazer as necessidades da população, com terminais e pontos de ônibus ou outros meios de transporte dignos, e assim também empreender medidas de dignidade aos trabalhadores envolvidos com o transporte de vidas. Contudo, também não se há que entender razoável justificativa governamental que descreva desconhecimento das normas aplicáveis, seja o ato normativo expedido pelo CONTRAN quanto aos requisitos dos ônibus de transporte urbano de passageiros, seja a lei local que exige a implantação de banheiros públicos em pontos de ônibus, assim também nos pontos declarados de espera dos trabalhadores das concessionárias de transporte público. A sensibilidade do magistrado não se pode transformar num ativismo desmensurado de substituição do administrador público nem na construção indireta do normativo antes inexistente, tanto mais quando a demanda sequer se coloca sob a premissa de constituir uma obrigação futura, mas na pretensão de condenação fundada em obrigação antecedente é que situo o ato omissivo condenável do Distrito Federal e assim, na inexorável perturbação havida do meio ambiente do trabalho, reconheço a sua culpa concorrente ou direta pelo dano moral coletivo ocorrido em relação aos trabalhadores envolvidos no transporte público coletivo urbano de passageiros do Distrito Federal. Louvo a preocupação do Ministério Público e compartilho de suas angústias, assim como as dos meus pares neste Tribunal, sempre sensibilizados com as expectativas de nossa Sociedade, que também somos todos nós, mas, com a devida vênia, não posso considerar uma premissa inexistente antes para estabelecer, sob o manto de Justiça, um desvio do Direito, responsabilizando alguém por algo a que antes não se obrigava, enquanto, doutro lado, com base nos comandos normativos antes existentes, delimito as responsabilidades, os danos causados e o modo de reparação em decorrência das obrigações que vislumbro descumpridas, ainda que as normas não tenham sido expressamente delineadas, porque a ninguém é dado desconhecer a lei, mais ainda aos agentes políticos do Estado, como legisladores, administradores públicos e magistrados. Não seria inapropriado que o Distrito Federal dispusesse de legislação a exigir do Poder Público local a observância de certos modelos de veículos a trafegar no serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, ou a menos a estabelecer uma diretriz mínima que se regulamentasse no sentido de atingir-se tal objetivo, como certas municipalidades já o fizeram. Na falta dessa norma desejada, contudo, nada mais pode haver que o lamentar judicial, sem invocar tal ausência como norte condenatório, substituindo a sentença a lei esperada.



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

Mas, na falta dessa norma local, não poderia o Poder Público local, jamais, deixar de observar o ato normativo emanado do órgão regulador federal, o CONTRAN, relativo às exigências dos veículos, nem assim desconsiderar a norma legal específica emanada do Poder Legislativo local pertinente às condições sanitárias, sendo esse o marco suficiente a estabelecer, nos limites postos na lide, a responsabilidade, ainda que parcial e modulada, do Distrito Federal. Neste particular, declaro, nesses limites, a culpa do Distrito Federal, como poder concedente, pelos vícios perpetrados no sistema de transporte público coletivo urbano de passageiros a prejudicar o meio ambiente do trabalho de motoristas e cobradores da empresa concessionária, ao longo de décadas, com ônibus inadequados ao longo de décadas, causando diversos acidentes de trabalho mediante doenças adquiridas em razão do ambiente de trabalho inadequado, assim como pela inobservância de normativo local pertinente à exigência de instalações sanitárias aos trabalhadores (e usuários) do sistema de transporte, ferindo a dignidade humana, reconhecendo o dano moral coletivo e a obrigações específicas de fazer. Dou provimento ao apelo ministerial declarar a responsabilidade do Distrito Federal por danos morais coletivos.? Rejeito os embargos declaratórios opostos pelo segundo Reclamado, por inexistir qualquer omissão a respeito do tema de responsabilidade, exaustivamente delineado no acórdão, como se demonstra da transcrição feita. (3) CONCLUSÃO: Concluindo, conheço e acolho os embargos de declaração opostos pela primeira Reclamada, para reparar o vício da contradição, conheço e rejeito os embargos declaratórios opostos pelo segundo Reclamado, nos termos da fundamentação. É o voto." (fls. 6.203-6.211).

O reclamado argumenta que instou o Tribunal Regional a se manifestar sobre as preliminares de incompetência e de ilegitimidade passiva, suscitadas na defesa e em contrarrazões, mas aquele se quedou inerte.

Indica violação dos arts. 5º, XXXV, e 93, IX, da Constituição Federal.

Analisa-se.

O conhecimento do recurso de revista quanto à nulidade por negativa de prestação jurisdicional está adstrito à observância das hipóteses previstas na Súmula 459 do TST. Assim, de logo rechaçada a alegação de violação do art. 5º, XXXV, da Constituição Federal.

No tópico do recurso de revista em que o ente público suscitou a incompetência absoluta da Justiça do Trabalho, aquele somente esboçou teses relativas à incompetência para processar e julgar o pedido de indenização por dano moral coletivo. Em outras palavras, nada obstante outros temas tenham sido objeto do acórdão recorrido, toda a argumentação relativa à incompetência material da Justiça do Trabalho voltou-se exclusivamente ao dano moral coletivo, sem abordar o debate sob o enfoque dos demais pedidos deferidos pelo Tribunal Regional. Segue a transcrição de excertos do recurso de revista ora em apreço:

"É dizer, a causa de pedir para o pleito indenizatório não diz respeito à matéria trabalhista. Não havendo relação de trabalho entre o Distrito Federal



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

e os referidos empregados, o único fundamento pelo qual seria juridicamente possível se entender pela sua condenação seria analisando a relação administrativa firmada entre o este e a empresa de transporte também ré. (...) Diante do exposto, requer seja provido o recurso para reformar o acórdão no sentido de cassar a sentença, reconhecendo-se a incompetência absoluta da Justiça do Trabalho quanto à análise da pretensão indenizatória deduzida pelo parquet em relação ao Distrito Federal - questão que só pode ser apreciada pela Justiça Comum -, extinguindo-se o processo sem resolução de mérito, com fulcro nos arts. 113 e 267, inciso IV, do Código de Processo Civil" (fls. 6.265-6.266 – grifos acrescidos).

Nesse viés, tendo vista o acordo entabulado entre o MPT e o DF, o qual teve como objeto a própria condenação por dano moral coletivo, o tópico recursal em que se discutia a incompetência da Justiça Laboral para processar o pedido indenizatório perdeu o objeto, conforme explicitado por este relator, no tópico do presente acórdão em que se procedeu à análise e à homologação do citado acordo.

Por sua vez, a propósito da ilegitimidade passiva, de fato o DF apresentou o debate como preliminar, em contestação e em contrarrazões ao recurso ordinário. O juiz de primeiro grau analisou a questão, mas o Tribunal Regional deixou de fazê-lo, nada obstante instado a tanto, por embargos declaratórios.

Assim, a omissão perpetrada pela Corte Regional em tese implicaria em violação ao art. 93, IX da Constituição Federal.

Todavia, no Processo do Trabalho, não se declara nulidade quando não há prejuízo à parte. Desse modo, por se tratar de tema eminentemente jurídico, considera-se prequestionada a matéria, nos termos do item III da Súmula 297 do TST, e não se faz necessário, por isso, proceder à baixa dos autos à origem, permitindo-se o julgamento da matéria em instância recursal.

De fato, a verificação da legitimidade passiva deve ser feita sob o pálio da teoria da asserção, segundo a qual as condições da ação devem ser aferidas sob o prisma das assertivas veiculadas na exordial, consideradas em abstrato. Logo, a simples inserção na petição inicial do Distrito Federal no polo passivo é suficiente para demarcar a sua legitimidade passiva.

Ademais, caso a hipótese fosse de analisar a questão como meritória, a celebração de acordo por quem se afirma parte ilegítima faria de todo modo contraditória a alegação de ilegitimidade.

Não conheço." (fls. 6.427-6.494).

Por meio do Ofício Circular SEGJUD.GP nº 24, de 31/03/2015, a Presidência do TST orientou os Tribunais Regionais do Trabalho no sentido de que "no caso de a parte interpor embargos de declaração, com efeito modificativo, e o Regional os acolher, ainda que em relação a um tema do recurso de revista, o termo inicial para a aplicação da Lei 13.015/2014 deverá coincidir não com a data da publicação do acórdão



**PROCESSO Nº TST-ED-RR-1828-10.2012.5.10.0001**

recorrido, mas a partir da publicação do acórdão dos embargos de declaração acolhidos com efeito modificativo" .

No caso sob análise, o acórdão regional que julgou o recurso ordinário foi publicado em 5/9/2014, antes da vigência da Lei 13.015/2014, que teve início em 22/09/2014. Por sua vez, a publicação do acórdão que julgou os embargos declaratórios opostos pelas reclamadas ocorreu em 14/11/2014 (fl. 6.213).

Contudo, os embargos declaratórios foram acolhidos unicamente para correção de erro material, sem efeito modificativo, motivo por que deve ser aferida a aplicação da Lei 13.015/2014 pela data da publicação do acórdão que julgou o recurso ordinário, conforme assente na jurisprudência.

Ante o exposto, **dou provimento parcial** aos embargos declaratórios para prestar esclarecimentos, sem efeito modificativo.

**ISTO POSTO**

**ACORDAM** os Ministros da Sexta Turma do Tribunal Superior do Trabalho, por unanimidade, dar provimento parcial aos embargos de declaração apenas para prestar esclarecimentos, sem efeito modificativo.

Brasília, 2 de agosto de 2023.

**AUGUSTO CÉSAR LEITE DE CARVALHO**  
Ministro Relator