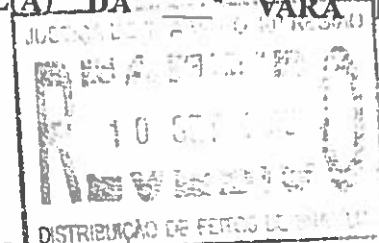




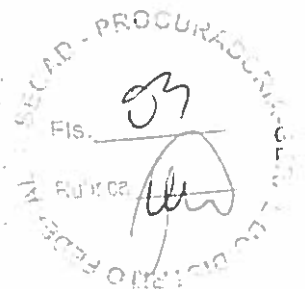
CONTRAFÉ
DF

Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(A) DA 1ª VARA DO
TRABALHO DE BRASÍLIA - DF



Considerando-se o valor de R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais) informado por uma das empresas montadoras de chassis que atuam no Brasil, e multiplicando-o pelo número de linhas de ônibus que pretende o Réu implantar - 400 (segundo o recente Edital¹ de Licitação - publicado em 14/08/2012), tem-se que o investimento, em todo o sistema de transporte público do Distrito Federal, a ser suportado por todas as empresas contratadas, seria na ordem de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais). Considerando-se o total do valor estimado dos contratos, somando-se todos os lotes (Cláusula 7 do Edital de Licitação), no montante de R\$ 7.789.959.463,90 (sete bilhões, setecentos e oitenta e nove milhões, novecentos e cinquenta e nove mil, quatrocentos e sessenta e três reais e noventa centavos), o investimento das empresas seria, apenas, na ordem de 0,1283703727% (zero vírgula treze por cento), aproximadamente, quantitativo irrisório em face dos benefícios que as medidas postuladas causarão à saúde e segurança dos cerca de 15.000 (quinze mil) trabalhadores (motoristas e cobradores) do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros do Distrito Federal.



O MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO - PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO - BRASÍLIA/DF, neste ato representado pelo Procurador do Trabalho *in fine* assinado, vem, mui respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com fundamento nos artigos 127, *caput*, 129, III da Constituição da República; 6º, VII, "d" e 83, I e III da Lei Complementar nº 75/93; e na Lei nº 7.347/85 e nos demais dispositivos legais aplicáveis à espécie, propor a presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE ANTECIPAÇÃO DE TUTELA (E DETERMINAÇÃO DE SIGILO RELATIVO DOS DOCUMENTOS)

em face de LOTAXI TRANSPORTES URBANOS LTDA., empresa do GRUPO ECONÔMICO WAGNER CANHEDO AZEVEDO FILHO, inscrita no CNPJ sub 00.601.674/0001-41, a qual poderá ser notificada no SGCV Sul Conjuntos 07 e 08, Brasília/DF. CEP: 71.215-100, em razão dos graves prejuízos irreversíveis à saúde e segurança de seus trabalhadores que trabalham no Sistema

¹ - Disponível em www.st.df.gov.br.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

de Transporte Público do Distrito Federal - STPC/DF, em especial dos motoristas e cobradores de ônibus. Com esse propósito, requer-se, desde logo, seja decretado o **SIGILO DOS AUTOS**, conforme explicitado adiante, passando o Autor a expor as razões de fato e de direito que fundamentam sua pretensão.

I) DO PEDIDO LIMINAR

O Autor enfatiza, *ab initio*, a imperiosidade de que lhe seja deferido liminarmente o pedido, sob pena de frustrar-se o alcance prático da medida, com irremediável dano a direito líquido e certo dos trabalhadores da Ré que trabalham no sistema de transporte público urbano de passageiros do Distrito Federal, como se demonstrará a seguir.

II) DO SIGILO RELATIVO DOS DOCUMENTOS DOS AUTOS

Acompanhando a farta prova ministerial juntada nestes autos, constam incontáveis cópias de laudos audiométricos de diversos trabalhadores da Ré, na condição de empresa que atualmente presta serviços de transporte coletivo urbano de passageiros no Distrito Federal, devendo os autos serem disponibilizados exclusivamente às partes litigantes, seus patronos devidamente constituídos e ao d. Juízo.

Conforme disposto na Resolução nº 1488/1998 do Conselho Federal de Medicina, os exames médicos possuem caráter de sigilo relativo a ser imposto inclusive nos autos dos inquéritos civis públicos e ações judiciais, de modo a impedir o acesso àqueles a pessoas estranhas às investigações ou à lide. Ainda, as informações só podem ser veiculadas para identificação dos fatores de riscos ou exposição a riscos, por exemplo, dos trabalhadores dentro de uma empresa (ambiente laboral), preservando-se o trabalhador individualmente considerado².

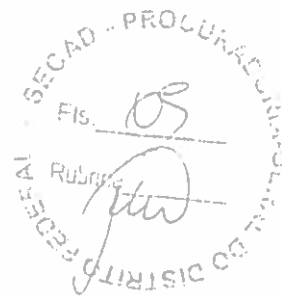
III) DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA ESPECIALIZADA E DA LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

A competência da Justiça do Trabalho para a apreciação e o julgamento da presente Ação Civil Pública vem contemplada pelo artigo 114 da Constituição Federal que, em sua parte final, estabelece que outras controvérsias decorrentes da relação de trabalho serão dirimidas pela Justiça Especializada.

² - De se registrar que a imposição do sigilo torna-se absoluta somente em casos de acidentes com material biológico (como nos casos de pacientes com AIDS, o que não se configura nestes autos).



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



No caso específico da ação civil pública trabalhista, o artigo 83 da Lei Complementar nº 75/93 dispõe que:

"Art. 83. Compete ao Ministério Público do Trabalho o exercício das seguintes atribuições junto aos órgãos da Justiça do Trabalho: (...)

III - promover a ação civil pública no âmbito da Justiça do Trabalho, para a defesa de interesses coletivos, quando desrespeitados os direitos sociais constitucionalmente garantidos."

Ademais, o Excelso Supremo Tribunal Federal, por derradeiro, espancando qualquer ilação contrária à competência da Justiça do Trabalho para ações versadas sobre meio ambiente de trabalho, como a presente Ação Civil Pública, editou a Súmula 736, sedimentando a questão:

"Súmula 736/STF - Compete à Justiça do Trabalho julgar as ações que tenham como causa de pedir o descumprimento de normas trabalhistas relativas à segurança, higiene e saúde dos trabalhadores." (Aprovada na Sessão Plenária de 26/11/2003 e publicada no DJ de 9/12/2003).

O Excelso Tribunal, depois de muitas discussões acerca da competência da Justiça do Trabalho, mesmo após a redação dada pela Emenda Constitucional nº 45/2004, tendo como relator o Ministro Carlos Ayres Britto, no julgamento do Conflito de Competência nº 7.204-1/MG, em 29/06/2005, proclamou a competência da Justiça do Trabalho para processar e julgar as demandas que tenham por objeto a reparação de danos provocados por acidente do trabalho em face do empregador³.

In casu, a presente demanda tem por objeto a preservação do meio ambiente de trabalho, estando implícita a prevenção de acidente (higiene, segurança e saúde do trabalhador), a teor do disposto no artigo 114 da Constituição Federal, c/c os artigos 7º, XXII e 225.

A legitimidade do Ministério Público do Trabalho decorre diretamente do texto constitucional, consoante expressa disposição constante do artigo 129, inciso III, da Carta Magna. Também o artigo 83, III da Lei Complementar nº 75/93 prevê a legitimidade ministerial para promover a ação civil pública, no âmbito da Justiça do Trabalho, para defesa de interesses coletivos, quando desrespeitados os direitos sociais constitucionalmente garantidos. O mesmo diploma legal, em seu artigo 6º, VII, "b", também confere poderes ao Ministério Público para buscar a tutela relativa ao meio ambiente.

³ - Mesmo antes da Súmula 736, já havia entendimento nesse sentido: **"COMPETÊNCIA - AÇÃO CIVIL PÚBLICA - CONDIÇÃO DE TRABALHO. Tendo a ação civil pública como causas de pedir disposições trabalhistas e pedidos voltados à preservação do meio ambiente de trabalho e, portanto, aos interesses dos empregados, a competência para julgá-la é da Justiça do Trabalho"**. (STF - RE 206.220-1 MG - Ac. 20 T., 16/03/99 - Rel. Ministro Marco Aurélio - Recorrentes: Banco do Estado de Minas Gerais S.A. - BEMGE e outros e Recorrido: Ministério Público Estadual - Publicado na Revista LTr nº 163, maio/1999, p. 628).



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



IV) DOS FATOS

Inicialmente, faz-se um breve resumo da atuação da Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região – Brasília/DF para verificar as condições laborais dos trabalhadores do setor econômico em comento, em especial dos motoristas e cobradores de ônibus.

Foram instaurados pelo Ministério Público do Trabalho – Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região, 07 (sete) Inquéritos Cíveis Públicos em face de companhias de transporte público urbano de passageiros do Distrito Federal, todos sob a condução do signatário, entre outros procedimentos investigatórios em curso no Ministério Público Laboral.

A condução das investigações teve o seguinte roteiro: a) análise dos registros previdenciários de afastamentos das empresas investigadas nos últimos 08 (oito) anos; b) solicitação e análise dos programas ocupacionais das investigadas, a saber, Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA – e Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO, verificando, a cada 02 (dois) anos, se eram realmente implementados; c) realização de diligências nas empresas, com a participação de corpo técnico especializado (Engenheiro e Médico do Trabalho) da Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região, a fim de verificar *in loco* as condições laborais dos trabalhadores das aludidas empresas, entre elas, a Ré.

Em apertada síntese, segue extrato resumido do relatório elaborado recentemente no Inquérito Civil Público em curso contra a empresa-ré. O inteiro teor do aludido Relatório, bem como a documentação que o acompanha e fundamenta, encontra-se no Anexo à esta petição. Assim, tem-se:

ICP nº 185/2004 - LOTAXI TRANSPORTES URBANOS LTDA.

"Trata-se de Inquérito Civil Público instaurado em face de denúncia (fls. 03/04) proposta por Ministério Público do Trabalho – Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - contra Lotaxi Transportes Urbanos Ltda. (Grupo Wagner Canhedo Azevedo Filho). A denúncia relata os problemas causados à saúde dos motoristas e cobradores do transporte público no Distrito Federal, mormente em razão do excesso de ruídos e vibrações nos veículos, além da má ergonomia dos assentos, pedais, o que ocasiona afastamentos previdenciários por problemas auditivos, articulares e de coluna." (...)

"À fl. 65 (ICP nº 185/2004) consta análise dos documentos apresentados realizada pela Assessoria de Saúde e Segurança no Trabalho – ASST – da Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região, destacando-se que:

a) os programas ocupacionais (PPRA e PCMSO de 2004) não apresentavam informações compatíveis, isto é, para determinado setor no PPRA constava determinado risco não contemplado pelo PCMSO;



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



b) com relação ao PPRA: 1) *não contemplava a parte de avaliação ambiental, ou seja, não constava a etapa de medições dos agentes de risco*; 2) *nas medições de nível de pressão sonora não estavam especificados a metodologia e os equipamentos utilizados*;

c) quanto ao PCMSO: *faltava o relatório anual (item 7.4.6 da NR 7).* " (...)

"Memorando da d. ASST à fl. 127 (ICP nº 185/2004), destacando-se que:

a) *a ASST não foi cientificada previamente quanto à realização da análise dosimétrica realizada pela empresa, não podendo atestar se o ônibus escolhido para esta avaliação tratava-se de uma referência para toda a frota*;

b) *deve-se levar em consideração os chamados "grupos homogêneos de risco" para a realização das análises dosimétricas (os critérios para constituição dos "grupos homogêneos de risco" para definição de quais ônibus comporão cada grupo a fim de submetê-los à análise dosimétrica são os seguintes: 1) características mecânicas - posição, enclausuramento e vibração interna do motor; rota; e turno de trabalho - diurno e noturno)*;

c) a empresa possuía, em 2004, 59 (cinquenta e nove) motoristas, 38 (trinta e oito) motoristas zebrinhas e 60 (sessenta) cobradores (fls. 96/100);

d) a empresa encaminhou 22 (vinte e dois) exames audiométricos, sendo que destes, 20 (vinte) eram de motoristas, de modo que faltaram muitos exames a serem feitos;

e) *a empresa não encaminhou o relatório anual do PCMSO, importante para a avaliação do PPRA*;

f) *os exames às fls. 105 e 110 possuíam traçado audiométrico sugestivo de Pairo – perda auditiva relacionada ao ruído.* " (...)

"Memorando da d. ASST à fl. 136 (ICP nº 185/2004) informando que:

a) *a empresa não encaminhou as audiometrias dos empregados realizadas em 2005*;

b) *o relatório anual encaminhado aos autos não estava em conformidade com a NR 7, item 7.4.6.1⁴*;

c) *nas avaliações clínicas discriminadas por setores da empresa, não foi incluído o número e a natureza dos exames complementares realizados, bem como as estatísticas dos resultados considerados anormais.* " (...)

"Relatório da d. ASST à fl. 196 (ICP nº 185/2004), destacando-se que:

a) a investigada encaminhou as audiometrias de 27 (vinte e sete) motoristas e 19 (dezenove)

⁴ - "O relatório anual deverá discriminar, por setores da empresa, o número e a natureza dos exames médicos, incluindo avaliações clínicas e exames complementares, estatísticas de resultados considerados anormais, assim como o planejamento para o próximo ano, tomando como base o modelo proposto no Quadro III desta NR."



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



cobreadores realizadas em 2005:

b) de acordo com a relação nominal de empregados da empresa (fls. 96/100), a mesma possuía 97 (noventa e sete) motoristas e 60 (sessenta) cobreadores;

c) logo, o quantitativo de audiogramas apresentados estava aquém do requerido;

d) não foi anexado o relatório anual do PCMSO." (...)

"Nova denúncia às fls. 198/244, em que foi deferido, em Reclamação Trabalhista, o pagamento do adicional de insalubridade ao motorista reclamante, uma vez que exposto a ruído acima dos limites de tolerância sem o uso de equipamentos de proteção individual. Reconheceu-se em sentença, também, que as empresas Lotaxi Transportes Urbanos Ltda., Condor Transportes Urbanos Ltda., Viplan – Viação Planalto Ltda. e Transportadora Wadel Ltda. pertencem ao Senhor Wagner Canhedo Azevedo, sendo, portanto, do mesmo de grupo econômico." (...)

"Memorando da ASST à fl. 339 (ICP nº 185/2004), destacando-se que:

a) a investigada encaminhou o relatório anual do PCMSO de 2005 e os exames audiométricos de 89 (oitenta e nove) empregados, dos quais 66 (sessenta e seis) eram motoristas e 23 (vinte e três) eram cobreadores;

b) este quantitativo era inferior ao número de empregados informado pela empresa às fls. 96/100 (97 motoristas e 60 cobreadores);

c) quanto ao PCMSO de 2005 (encaminhado em 2007), durante aquele ano foram realizados 89 (oitenta e nove) exames audiométricos, dos quais somente em 01 (um) trabalhador foi observada a perda auditiva (registrando que quem assinou o referido relatório não foi o médico coordenador do PCMSO, Dr. Francisco de Assis O. Negry)." (...)

"Memorando da d. ASST às fls. 357/358 (ICP nº 185/2004) informando que:

a) a empresa não apresentou a documentação completa, conforme requisitado;

b) após analisar a sequência de audiogramas dos empregados apresentados, constatou-se que o Senhor Ademilson Gomes Félix apresentava quadro sugestivo de AGRAVAMENTO de perda auditiva⁵, com perda auditiva de 10 dB (NA) nas frequências de 3000 a 6000 Hz;

b) após analisar a sequência de audiogramas dos empregados apresentados, constatou-se

⁵ - Item 4.2.3 do Anexo I da NR 7: "São considerados sugestivos de AGRAVAMENTO da perda auditiva induzida por níveis de pressão sonora elevados, os casos já confirmados em exame audiométrico de referência, conforme item 4.1.2, e nos quais a comparação de exame audiométrico sequencial com o de referência mostra uma evolução dentro dos moldes definidos no item 2.1 desta norma, e preenche um dos critérios abaixo:

a. a diferença entre as médias aritméticas dos limiares auditivos no grupo de frequência de 500, 1.000 e 2.000 Hz, ou no grupo de frequências de 3.000, 4.000 e 6.000 Hz iguala ou ultrapassa 10 dB(NA);

b. a piora em uma frequência isolada iguala ou ultrapassa 10 dB(NA)" (índice à época). (g.n.)



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



que a Senhora **Valdete Pereira Pires** também apresentava quadro sugestivo de AGRAVAMENTO de perda auditiva, com perda auditiva de 10 dB (NA) nas frequências de 6000 Hz;

c) o empregado **Iceiro Alves de Oliveira** apresentava quadro sugestivo de AGRAVAMENTO de perda auditiva, com perda auditiva de 15 dB (NA) nas frequências de 6000 Hz no ouvido esquerdo." (...)

"Ata de Audiência à fl. 360 (ICP nº 185/2004), destacando-se que:

a) a empresa reafirmou que não tem interesse em firmar o Termo de Ajuste de Conduta proposto sob a alegação de que "não tem como evitar (...) uma possível progressão dos problemas que ocorrem com a audição dos motoristas e cobradores; que não tem como reabilitar os empregados para outras funções";

b) o proprietário da empresa era sócio das empresas Condor e Lotaxi." (...)

"Apreciação dos documentos realizada pela d. ASST às fls. 363-A e 363-B (ICP nº 185/2004), destacando-se que:

a) à fl. 363-A encontram-se esclarecimentos técnicos sobre a audiometria;

b) o senhor **Orlando S. Cipriano (cobrador; 51 anos)**, em exame periódico, mostrou queda do limiar auditivo na frequência de 4000 Hz na orelha esquerda, enquadrando-se na classificação de **PAIR**;

c) o Senhor **Jagson A. Lima (motorista; 40 anos)**, em exame periódico, apresentava rebaixamento do limiar auditivo na frequência de 4000 Hz na orelha esquerda, com pico de deficiência em 30 dB na frequência de 4000 Hz; também enquadra-se na classificação de **PAIR**;

d) o Senhor **Cosme P. Paia (cobrador, 55 anos)**, apresentou audiometria enquadrada como **PAIR**, com rebaixamento envolvendo as frequências de 3000 a 8000 Hz na orelha esquerda e as frequências de 3000 a 6000 Hz na orelha direita;

e) os trabalhadores **Manoel M. Ferreira, Genis A. Lopes, Carlos Alberto T. Souza, Evilásio M. Silva, Aylon Vieira Sousa, Carlos Franci B. Silva, Francisco S. Silva, Adenilson G. Félix, Francisco Fenelon C. Filho, José Antônio A. Santos, Saldemar A. Visitação, Ancelmo José Freitas, Josiel A. Costa, Marisa Assis Silva, Valdete Pereira Pires, Herculanio F. Silva**

"- Item 4.2.2 do Anexo I da NR 7: "São considerados, também sugestivos de DESENCADEAMENTO de perda auditiva induzida por níveis de pressão sonora elevados, os casos em que apenas o exame audiométrico de referência apresenta limiares auditivos em todas as frequências testadas menores ou iguais a 25 dB(NA), e a comparação do audiograma sequencial com o de referência mostra uma evolução dentro dos moldes definidos no item 2.1 desta norma, e preenche um dos critérios abaixo:

a. a diferença entre as médias aritméticas dos limiares auditivos no grupo de frequência de 3.000, 4.000 e 6.000 Hz iguala ou ultrapassa 10 dB(NA);

b. a piora em pelo menos uma das frequências de 3.000, 4.000 ou 6.000 Hz iguala ou ultrapassa 15 dB(NA)." (g.n.)



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



apresentaram audiogramas compatíveis com **PAIR**:

f) quanto aos empregados **Aderaldo Azevedo Batista (motorista; 33 anos), Ailton Silva Abacida (motorista; 40 anos), Wanderlei Lopes Moura (motorista; 31 anos) e Wilson Santos Ferreira (cobradores; 36 anos)** apresentavam audição normal, pois possuíam limiares auditivos abaixo ou igual a 25 dB nas frequências testadas; porém seus exames sugeriam o **DESENCADEAMENTO de perda auditiva induzida por níveis de pressão sonora elevados** (os exames apresentam um gráfico/curva com alterações do tipo sensorioneural com características da acometimento inicial dos limiares auditivos em uma ou mais frequências abaixo da faixa de 3000 a 6000 Hz;

g) assim, o padrão destas audiometrias (alínea "f") são considerados sugestivos de perda auditiva ou de DESENCADEAMENTO de perda auditiva induzidos por níveis de pressão sonora elevados e enquadram-se no item 4.1.2^o do Anexo I da NR 7;

h) diante testes audiogramas, a investigada deveria: 1) ter implementado o Programa de Conservação Auditiva para os trabalhadores expostos a ruído; 2) incluído os exames alterados no relatório anual do PCMSO; 3) além de ter efetivado as ações preventivas e corretivas do PPRA." (...)

"Memorando da ASST à fl. 401 (ICP nº 185/2004), informando que:

a) após análise amostral (298 casos) de cópias do relatório dos 867 (oitocentos e sessenta e sete) benefícios previdenciários concedidos para empregados da investigada entre 2004 a 2009, concluiu-se que 45% (quarenta e cinco por cento) se referia a motivos relacionados a lesões do aparelho osteomuscular; 26% (vinte e seis por cento) se relacionava com problemas mentais ou neurológicos; 5% (cinco por cento) a alterações auditivas e 23% (vinte e três por cento) possuíam outras causas para o benefício;

b) as lesões osteomusculares e alterações mentais/neurológicas são importantes causas de afastamentos previdenciários dos empregados da investigada." (g.n.)

No referido Inquérito Civil Público (ICP nº 185/2004), além do fato de a empresa investigada tentar impedir e dificultar a verificação dos documentos com a remessa de documentação repetida e não solicitada, pois comprovado que sequer realizava os exames audiométricos de todos os seus trabalhadores, de se destacar que o próprio proprietário asseverou, em audiência administrativa realizada na Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região, que "não tinha interesse em firmar o Termo de Ajuste de Conduta sob a alegação de que não tem como evitar (...) uma possível progressão dos problemas que ocorrem com a audição dos motoristas e cobradores, que não tem como reabilitar os empregados para outras funções, considerando que teria que reduzir os salários dos mesmos". Assumiu dolosamente, pois, referido empresário do setor de transporte público urbano de passageiros, banalizando a situação, que é normal e inevitável a perda auditiva por parte dos seus motoristas e cobradores empregados, em atitude odiosa que se deve coibir.

⁷ - Conforme já definido em nota de rodapé anterior.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Ainda, a empresa não implementou, comprovadamente, os seus programas ocupacionais e não adotou medidas no sentido de reverter ou impedir a perda auditiva de seus empregados, demonstrando seu descaso para a saúde e segurança de seus empregados.

Também, conclui-se que: 1) a Ré não implementou o Programa de Conservação Auditiva para os trabalhadores expostos ao ruído; 2) não incluiu os exames alterados no relatório anual do PCMSO; 3) não comprovou a realização das medidas sugeridas no PCMSO; 4) e não efetivou ações preventivas e corretivas do PPRA. Isto é corroborado pela infeliz afirmação do proprietário da empresa supra transcrita.

Comprovado, pois, que a empresa não implementou os seus programas ocupacionais e não adotou medidas no sentido de reverter ou impedir a perda auditiva de seus empregados, ante seu evidente desinteresse em despendar custos com a prevenção de agravos à saúde dos seus trabalhadores.

O que se percebe, considerada a gravidade das irregularidades devidamente comprovadas no Inquérito Civil Público que teve curso na Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região em face da Ré, seja por meio de análise dos exames audiométricos, seja pela verificação do excesso de afastamentos previdenciários, seja pelo patente descumprimento na implementação dos programas ocupacionais por parte daquela, o que evidencia um descaso, por parte da empresa, com a saúde e segurança de seus trabalhadores, é que **as conclusões que se chegam são:**

a) **os programas ocupacionais (PPRA e PCMSO) da Ré não apresentam informações compatíveis entre si, não sendo comprovadamente aplicáveis e implementados.** Por exemplo, para determinados setores da empresa, no PPRA constava determinado risco, o qual não era contemplado pelo PCMSO. Houve caso em que o PPRA indicava ausência total do risco físico ruído nos ônibus com motor dianteiro não enclausurado, o que demonstra o descompromisso dos profissionais que elaboram referidos programas ocupacionais (médicos e engenheiros de segurança do trabalho) em apresentar sugestões para a melhoria da qualidade laboral, ocupacional e de vida dos trabalhadores, sendo também passíveis de medidas repressivas;

b) a empresa-ré não tem por hábito a realização da análise dosimétrica para avaliação do grau de exposição ao ruído a que submetidos seus motoristas e cobradores durante a jornada laboral dentro dos ônibus com motores dianteiros. Para realização destas análises, mister se faz a consideração dos chamados "grupos homogêneos de risco" (os critérios para constituição destes grupos para definição de quais ônibus comporão cada grupo, a fim de submetê-los à análise dosimétrica, são os seguintes: 1) características mecânicas - posição, enclausuramento e vibração interna do motor; rota; e 2) turno de trabalho - diurno e noturno); assim, não há a mínima preocupação com os prejuízos causados à saúde dos trabalhadores;

c) a Ré não realiza o acompanhamento da série histórica dos exames audiométricos (admissionais, periódicos, de troca de função e demissionais) a que submetidos seus empregados



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



motoristas, cobradores, despachantes e apontadores, entre outros (quando submetidos a aludidos exames, pois há muitos casos de não realização de audiometrias e exames complementares pela Ré), não se preocupando em efetuar trocas/rodízios de funções para evitar a perda auditiva total dos trabalhadores;

d) após análise, pelos Médicos do Trabalho lotados na Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região, dos exames audiométricos dos trabalhadores da empresa investigada, foi registrada a prevalência de audiometrias alteradas (enquadradas na classificação de PAIR – Perda Auditiva Induzida por Ruído) ou sugestivas de alterações (desencadeamentos ou agravamentos) por exposição ao ruído ou por níveis de pressão sonora elevados, constituindo um componente epidemiológico forte para o enquadramento de nexo causal entre o trabalho e as lesões apresentadas. Segundo o Anexo I da Norma Regulamentadora 07 do Ministério do Trabalho e Emprego, em havendo trabalhador cujo exame audiométrico de referência ou sequencial se enquadre nos padrões de perda auditiva induzida por ruído ou sugestivo de desencadeamento ou agravamento de perda auditiva induzida por níveis de pressão sonora elevados, o médico coordenador do PCMSO, ou seu encarregado, deverá incluir o caso no relatório anual do PCMSO e participar da implantação, aprimoramento e controle do Programa de Conservação Auditiva, medidas estas descumpridas pela Ré. Desta forma, a empresa investigada descumpre frontalmente a legislação pertinente, não implementando o Programa de Conservação Auditiva para os trabalhadores expostos ao ruído; não incluindo os exames alterados no relatório do PCMSO; não realizando as medidas sugeridas no PCMSO; e, finalmente, não efetivando ações preventivas e corretivas no PPRA, que visam somente à redução de danos irreversíveis e progressivos aos seus trabalhadores;

e) chegou-se ao cúmulo do proprietário da empresa-ré, em audiência administrativa realizada na sede da Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região, afirmar que não tinha interesse em firmar o Termo de Ajuste de Conduta proposto a todas as empresas do sistema de transporte público urbano do Distrito Federal pelo Ministério Público do Trabalho sob a alegação de que *“não tem como evitar (...) uma possível progressão dos problemas que ocorrem com a audição dos motoristas e cobradores”*, o que demonstra o desinteresse empresarial doloso em investir minimamente na saúde e segurança de seus trabalhadores com o fim único de aumento de lucros.

Ante as graves constatações de irregularidades trabalhistas imputadas a todas as empresas de transporte público urbano investigadas no Distrito Federal, entre elas, a Ré, o Ministério Público do Trabalho encaminhou Notificações Recomendatórias e minutas de Termo de Ajuste de Conduta para cessar as desconformidades de todas as empresas investigadas, tendo a Ré se recusado em celebrá-lo.

Ato contínuo, haja vista a robustez da prova produzida pelo Ministério Público do Trabalho, assim como o descaso da Ré em prevenir ou minorar os problemas de saúde, higiene e segurança dos seus trabalhadores, em especial dos motoristas e cobradores de ônibus, e ante a negativa em celebrar Termo de Ajuste de Conduta, foi expedida Notificação Recomendatória a empresa-ré nos seguintes termos:



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



"O MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO, por intermédio do Procurador do Trabalho signatário, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Orgânica do Ministério Público da União (Lei Complementar nº 75, de 20 de maio de 1993), especialmente a prevista no artigo 6º, inciso XX, que o autoriza a "expedir recomendações, visando à melhoria dos serviços públicos e de relevância pública, bem como o respeito aos interesses, direitos e bens cuja defesa lhe cabe promover, fixando o prazo para a adoção das providências cabíveis";

CONSIDERANDO ser o Ministério Público "instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis" (artigo 127 da Constituição Federal);

CONSIDERANDO que compete ao Ministério Público do Trabalho a defesa de interesses coletivos quando desrespeitados os direitos sociais constitucionalmente garantidos, a teor do inciso III do artigo 83 da Lei Complementar nº 75, de 20 de maio de 1993;

CONSIDERANDO que o meio ambiente do trabalho se enquadra no disposto no artigo 225 da Constituição Federal, no sentido de que: "Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo para preservá-lo para as presentes e futuras gerações";

CONSIDERANDO que o meio ambiente do trabalho compreende o conjunto das condições internas e externas do local de trabalho e sua relação com a saúde dos trabalhadores;

CONSIDERANDO que é direito dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social, a redução dos riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança (CF, artigo 7º, XXII);

CONSIDERANDO que a saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução dos riscos de acidentes/doenças e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação (CF, artigo 196);

CONSIDERANDO que, segundo reza o artigo 6º da Constituição Federal, são direitos sociais, entre outros, a saúde e o trabalho;

CONSIDERANDO que, na condição de defensor da ordem jurídica e dos interesses sociais, é o Ministério Público instituição com legitimidade para fiscalizar o cumprimento da lei;

CONSIDERANDO que cabe às empresas cumprir e fazer cumprir as normas de segurança e medicina do trabalho; instruir os empregados, através de ordens de serviços (NR-1), quanto às precauções a tomar no sentido de evitar acidentes do trabalho ou doenças ocupacionais; e adotar as medidas que lhes sejam determinadas pelo órgão regional competente (CLT, artigo 157 e Normas Regulamentadoras);

CONSIDERANDO que as Normas Regulamentadoras relativas à segurança e medicina do



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



trabalho, expedidas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, são de observância obrigatória pelas empresas privadas e públicas e pelos órgãos públicos da administração direta e indireta, bem como pelos órgãos dos poderes legislativo e judiciário, que possuam empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho – CLT (NR-01, item 1.1);

CONSIDERANDO *que as questões que envolvem segurança e saúde do trabalhador são de ordem pública, indisponíveis da vontade das partes, com graves reflexos, tanto nos sistemas de aposentadoria, como no Sistema Único de Saúde;*

CONSIDERANDO *que é obrigatória a elaboração e implementação do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA, por parte de todos os empregadores e instituições que admitam trabalhadores como empregados, visando à preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, por meio da antecipação, reconhecimento, avaliação e consequente controle da ocorrência dos riscos ambientais existentes ou que venham a existir no meio ambiente de trabalho (NR-09);*

CONSIDERANDO *que é obrigatória a elaboração e implementação do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO, por parte de todos os empregadores e instituições que admitam trabalhadores como empregados, com o objetivo de promoção e preservação da saúde do conjunto dos seus trabalhadores (NR-07);*

CONSIDERANDO *que as condições ambientais de trabalho devem estar adequadas às características psicofisiológicas dos trabalhadores e à natureza do trabalho a ser executado (NR 17, item 17.5);*

CONSIDERANDO *o elevado número de denúncias recebidas pela Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região, que relatam o descumprimento de normas de segurança e saúde laboral por empresas integrantes do setor de transporte público urbano de passageiros no Distrito Federal, em especial as constantes dos autos do Inquérito Civil Público nº _____ em face de _____;*

CONSIDERANDO *que o descumprimento das normas de segurança e saúde laboral e a concorrência de fatores como excesso de jornada, assaltos, trânsito, poluição sonora e visual, dupla pegada e dupla função, especialmente no desempenho de funções de motorista e cobrador, concorrem para o desgaste físico e emocional do trabalhador, causando-lhes graves danos à saúde.*

CONSIDERANDO *que a Portaria nº 340/2000 do Ministério do Trabalho e Emprego reconhece o ônibus como ambiente de trabalho ao qual são aplicáveis as Normas Regulamentadoras expedidas por aquele Órgão;*

CONSIDERANDO *que dados de pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE), elaborada por Wagner Lopes Soares, doutorando em Saúde Pública pela FIOCRUZ, revelam que os principais fatores de risco a doenças e acidentes no setor de transporte têm origem no próprio veículo, os quais “agem diretamente sobre a saúde física e mental do profissional e, somados a outros fatores externos como congestionamento, alimentação inadequada, falta de descanso e violência urbana, potencializam o aparecimento de doenças*



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

ocupacionais como surdez, desordens músculo-esqueléticas, distúrbios do sono e problemas cardiovasculares”⁸;

CONSIDERANDO que o não atendimento às normas de defesa do meio ambiente laboral é fator de concorrência desleal para com aqueles que respeitam a legislação, e de que o Brasil se constitui em um Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos, entre outros, a cidadania, a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa (CF, artigo 1º);

RESOLVE RECOMENDAR

à _____, na pessoa de seu representante legal, que:

1) Cumpra integralmente a legislação trabalhista e previdenciária, em especial as Normas Regulamentadoras nº 07, 09 e 17 do Ministério do Trabalho e Emprego.

2) Comprove a elaboração e implementação de Programa de Prevenção de Riscos Ambientais e Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional, embasados em Análise Preliminar de Risco dos postos de trabalho, especialmente das funções de motorista, cobrador, despachantes e pontadores, com avaliação dos agentes ambientais existentes, bem como quantificação dos agentes ambientais avaliados, observando os riscos físicos, químicos, biológicos e ergonômicos, notadamente vibração, ruído, gases, vapores e poeiras, calor, violência (roubos e passageiros), conforme dispõem os itens 9.2.1 e 9.3.1 da Norma Regulamentadora 09 do Ministério do Trabalho e Emprego⁹.

3) Apresente a seguinte documentação: a) Registro do Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho (SESMT) junto ao Ministério do Trabalho e Emprego, nos termos previstos no item 4.17 da NR-4; b) atas de eleição e de posse da Comissão Interna de Prevenção de Acidente (CIPA), prevista na NR-5; c) Programa de

⁸ - Informação extraída de matéria publicada pela Revista Proteção nº 208, em edição de abril/2009, página 41.

⁹ Ao tratar da matéria, a legislação exige:

“9.2 Da estrutura do PPRA.

9.2.1 O Programa de Prevenção de Riscos Ambientais deverá conter, no mínimo, a seguinte estrutura:

a) planejamento anual com estabelecimento de metas, prioridades e cronograma;

b) estratégia e metodologia de ação;

c) forma do registro, manutenção e divulgação dos dados;

d) periodicidade e forma de avaliação do desenvolvimento do PPRA.

9.2.1.1 Deverá ser efetuada, sempre que necessário e pelo menos uma vez ao ano, uma análise global do PPRA para avaliação do seu desenvolvimento e realização dos ajustes necessários e estabelecimento de novas metas e prioridades.

(... omissis...)

9.3.1 O Programa de Prevenção de Riscos Ambientais deverá incluir as seguintes etapas:

a) antecipação e reconhecimento dos riscos;

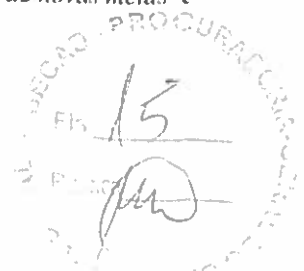
b) estabelecimento de prioridades e metas de avaliação e controle;

c) avaliação dos riscos e da exposição dos trabalhadores;

d) implantação de medidas de controle e avaliação de sua eficácia;

e) monitoramento da exposição aos riscos;

f) registro e divulgação dos dados.”





Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), previsto na NR-7 do MTE; d) Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), previsto na NR-9 do MTE.

Parágrafo Primeiro. Para elaboração do PCMSO, devem ser observadas as diretrizes contidas no item 7.2 da NR-7, notadamente quanto à articulação com as demais NRs, à utilização do critério clínico-epidemiológico, à consideração do caráter preventivo e de diagnóstico precoce dos agravos à saúde dos trabalhadores, aos riscos ocupacionais dos ambientes de trabalho identificados nas demais NRs, especialmente na NR-9.

Parágrafo Segundo. Para elaboração do PPRA, deve ser realizada a Análise Preliminar de Risco dos postos de trabalho, especialmente das funções de motorista, cobrador, despachantes e pontadores, com as avaliações qualitativas e quantitativas dos agentes ambientais ali existentes, obedecendo às metodologias oficiais vigentes e considerando os riscos físicos, químicos, biológicos, ergonômicos e de acidentes, notadamente quanto a: vibração, ruído, calor, gases, vapores e poeiras, bem como quanto aos riscos psicológicos decorrentes da violência (roubos e passageiros), observando a estrutura e as etapas do programa previstas nos itens 9.2.1 e 9.3.1 da Norma Regulamentadora 09 do Ministério do Trabalho e Emprego.

4) Observe as normas trabalhistas, a exemplo do registro do empregado e do respeito ao limite máximo de 08 (oito) horas de trabalho diárias com intervalo de, no mínimo, 01 (uma) hora para refeição/descanso.

5) Inclua e implemente, eficaz e efetivamente, a verificação do cumprimento das normas protetivas de higiene, saúde, segurança e meio ambiente do trabalho por si própria e, eventualmente, pelas empresas subcontratadas com a devida autorização.

6) Atente-se para que os veículos integrantes do sistema de transporte possuam: ar-condicionado que mantenha a temperatura de conforto no seu interior, com variação entre 20°C e 25°C; motor não situado na parte dianteira, a fim de diminuir a vibração, temperatura e ruído, para mantê-los de acordo com os limites permitidos pela legislação em segurança e saúde do trabalho (SST) e assim não prejudicar a saúde do motorista e do cobrador; câmbio automático, de modo a reduzir os riscos como fadiga, estresse e constrangimento que comprometam a integridade física do motorista; bancos ergonômicos que proporcionem conforto e segurança, de modo a garantir posturas adequadas dos motoristas e cobradores, dotados de assentos com ajustes de altura e inclinação, encosto de espaldar alto com inclinação ajustável encosto de cabeça com regulagem de altura, e braços retráteis com o objetivo de evitar danos à sua saúde, notadamente em relação à coluna vertebral e demais articulações corporais; cintos de segurança com quatro pontos de ancoragem, de modo a proporcionar conforto e segurança para motoristas.

7) Disponibilize, nos terminais de passageiros, aos seus empregados, água potável e instalações sanitárias separadas por sexo e em condições adequadas de dimensionamento, higiene e limpeza, de modo a atender o previsto na NR-24 do MTE.

Esta notificação será encaminhada, por cópia, ao Ministério do Trabalho e Emprego para que fiscalize o cumprimento da legislação nela referida e comunique eventual descumprimento ao Órgão Ministerial signatário. (...)



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Adverte-se que o desatendimento da presente recomendação ensejará a adoção das medidas legais e judiciais cabíveis, inclusive na esfera criminal."

Ainda, tendo em vista a notícia que que o Governo do Distrito Federal iniciara o processo de licitação para concessão do serviço de transporte público urbano de passageiros, foi expedido ofício, em 21/05/2012, ao Secretário de Estado de Transportes do Distrito Federal (Doc. 08). Em sua resposta, foram alegados os seguintes itens:

a) o edital de licitação (em vigor) poderia ser obtido, em meio magnético, no *site* www.st.df.gov.br; a licitação foi suspensa, em 17/04/2012, por decisão do Tribunal de Contas do Distrito Federal, antes da data prevista para entrega das propostas e abertura do certame;

(... omissis...)

c) todos os fabricantes de chassis comercializados no Brasil possuem opções de veículos com motor traseiro ou dianteiro, salvo nos modelos mencionados supra;

d) em 2012, existem 2.975 (dois mil, novecentos e setenta e cinco) ônibus autorizados no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (em junho de 2012): 2.897 (dois mil, oitocentos e noventa e sete) com motor dianteiro – 97,97%, 78 (setenta e oito) com motor traseiro – 2,63% - e nenhum com motor central – 0%;

e) os veículos que vierem a ser utilizados nas concessões licitadas deverão estar de acordo com a Norma Ambiental Euro V, de modo que necessariamente deverão ter ano de fabricação a partir de 2012;

(... omissis...)

g) de acordo com a Resolução CONTRAN nº 4.741/2012, será obrigatória a instalação de equipamentos de ar-condicionado nos veículos articulados, sendo facultada nos demais veículos.

Também, a Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Distrito Federal, por intermédio do Ofício nº 278/2012 – GAB/SEMARH, datado de 14/05/12, expôs que, "Considerando o momento oportuno no qual o Distrito Federal discute sobre o transporte urbano, a Subsecretaria de Saúde Ambiental recomenda para o transporte coletivo, com base nos estudos existentes: (...) Que a localização do motor seja na parte central ou traseira dos veículos que circulam na área urbana" (g.n.), entre outras recomendações de grande magnitude.

O fundamento utilizado para esta declaração oriunda do próprio Distrito Federal, via Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Distrito Federal - Subsecretaria de Saúde Ambiental - repousa sobre o seguinte argumento: "Do ponto de vista ocupacional, foi observado que o posto de trabalho de motoristas de ônibus comporta risco para a



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

saúde, como os que trabalham em veículos com motor dianteiro em comparação com o motor traseiro, tem grande possibilidade de desenvolvimento de Perda Auditiva Induzida por Ruído (PAIR), em virtude dos níveis de exposição ao ruído. (...) Outro fator de risco refere-se à instabilidade dos veículos (ocasionado pelas características, sobretudo à suspensão mecânica, resulta na vibração do corpo), que podem provocar problemas de coluna, como a lombalgia e entre outros". (g.n.)

Assim, o próprio Distrito Federal admitiu a prejudicialidade dos riscos advindos do excesso de ruídos (decorrentes da posição dianteira dos motores nos ônibus) e da vibração, geradores de agravamentos na saúde dos trabalhadores, em especial dos motoristas e cobradores, tendo, afinal, recomendado a aquisição de 100% (cem por cento) dos veículos com motor traseiro, o que corrobora toda a fundamentação já apresentada pelo Parquet.

Entretanto, malgrado todo o esforço realizado para que o Distrito Federal alterasse as cláusulas editalícias visando à melhoria das condições de trabalho dos motoristas e cobradores do sistema de transporte coletivo de passageiros do Distrito Federal, este, ignorando todo o arcabouço legal e doutrinário exposto nesta petição, publicou, em 14/08/2012, o Edital de Concorrência nº 1/2011-ST¹⁰, que trata da concessão do serviço básico rodoviário no Distrito Federal.

Registre-se que o Procurador do Trabalho subscritor desta ação fez diligências pessoalmente em 04 (quatro) ônibus, de diferentes companhias de transporte de passageiros - inclusive da Ré, entre os dias 18 e 19/07/2012, constatando o que já é público e notório:

→ MAS ISSO É POR CEMTA QUE OS ÔNIBUS SÃO VETADOS

a) nos ônibus com motor dianteiro, o ruído emitido por este, principalmente quando da troca de marchas (aceleração e redução), é ensurdecador até mesmo para os passageiros que passam somente alguns poucos minutos no veículo, devendo-se considerar que os motoristas e cobradores de ônibus passam toda a jornada (08 horas) dentro deste ambiente laboral degradante;

b) devido ao ruído intenso, a comunicação entre motorista e cobrador, que distam cerca de 01 m (um metro) um do outro, só é possível mediante gritos, o que pode também ocasionar problemas no aparelho fonético daqueles trabalhadores;

c) o piso e a carroceria dos veículos de transporte é feito com revestimento de aço chumbado, gerando um barulho irritante e desconfortável tanto para trabalhadores como para os passageiros;

d) não se verificou apoio para os pés nas catracas onde situados os cobradores;

e) os câmbios dos ônibus eram manuais em todos os veículos, e se situavam a uma distância que forçava o motorista a esticar o braço direito para manuseá-los, podendo causar problemas no aparelho osteomuscular;

¹⁰ - Disponível em www.st.df.gov.br.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



f) por fim, a impressão registrada pelo Procurador foi a de um ônibus de baixo custo, sem a menor preocupação com a qualidade tanto para com os trabalhadores (motoristas e cobradores) como para os usuários do sistema de transporte público no Distrito Federal, fazendo-os serem comparados ao transporte de países abaixo da linha da pobreza.

RESTA, ENTRETANTO, DA ANÁLISE DOS DOCUMENTOS ANALISADOS PELO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO, BEM COMO DOS DOCUMENTOS E ESCLARECIMENTOS PRESTADOS PELA EMPRESA, QUE ESTA NÃO CUMPRE SATISFATORIAMENTE AS OBRIGAÇÕES LEGAIS A ELA IMPOSTAS, MORMENTE AS ALUSIVAS AO MEIO AMBIENTE DO TRABALHO DISPOSTAS NO TERMO DE AJUSTE DE CONDUTA E NA NOTIFICAÇÃO RECOMENDATÓRIA ENCAMINHADA À RÉ, pois:

A) possui frota com motor dianteiro:

Atualmente, a esmagadora maioria dos ônibus que constituem a frota da Ré trafega com motor traseiro. ?

Acrescente-se a este fato o elevado quantitativo de trabalhadores da Ré, em especial motoristas e cobradores, acometidos de diversas doenças ocupacionais com nexo causal presumido (nexo técnico-epidemiológico¹¹) ou comprovado, em especial as relacionadas ao

¹¹ - "Com a conversão da Medida Provisória nº 316/06 na Lei nº 11.430/06 foi adotado o sistema da presunção da doença ocupacional. Isso significa que o INSS pode conceder o benefício acidentário mesmo se não houver a emissão da Comunicação de Acidente de Trabalho - CAT - sempre que ficar demonstrado o Nexo Técnico Epidemiológico.

O que ocorre é que se uma doença é estatisticamente mais frequente em uma determinada categoria profissional, ela passa a ser considerada "peculiar" àquele grupo de trabalhadores. Presume-se, portanto, que o quadro clínico teve causa ou agravamento pelo trabalho. Caberá, assim, à empresa o ônus da prova de que aquele caso específico não tem origem ocupacional.

Antigamente o trabalhador acidentado ou adoecido que não tivesse a CAT emitida pela empresa teria que provar, a duras penas, que esse agravo decorreu ou foi agravado pelo trabalho para garantir a concessão do benefício previdenciário e a reabilitação profissional, independente se a empresa que o emprega adoecia e mata muito ou pouco quando comparada às demais.

O antigo sistema estava esgotado:

a) a boa empresa, aquela que adoecia menos seus trabalhadores, não se beneficiava em termos mercadológicos porque se investisse em melhoria ambiental pagaria o mesmo que sua concorrente, que não investia e vendia o produto mais barato;

b) o INSS passava como algoz do trabalhador, produtor de burocracias e defensor de doenças adoecedoras;

c) os trabalhadores, sem estabilidade no emprego, eram demitidos e não conseguiam outra ocupação porque estavam adoentados e torciam, na melhor das hipóteses, para que lhes fossem concedidas aposentadorias por invalidez;

d) a Previdência Social aparecia para a sociedade como precária e ineficiente.

Assim, a medicina ocupacional precisava evoluir para a saúde coletiva, com visão panorâmica, psicossocial, ergonômica, estimuladora das boas empresas e do capital saudável.

A novidade foi regulamentada pelo Decreto nº 6.042/07, o qual também dispôs que, para estimular investimentos destinados a diminuir os riscos ambientais no trabalho, o Ministério da Previdência e Assistência Social poderá alterar o enquadramento da empresa que demonstrar a melhoria das condições do trabalho com a consequente redução dos agravos à saúde dos trabalhadores obtida por intermédio de investimentos em prevenção e em sistemas de



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



desencadeamento, agravamento ou à própria perda auditiva, muitos deles com enquadramento como Perda Auditiva Induzida por Ruído – PAIR (com características de ser bilateral, simétrica, irreversível e, se persistir a exposição, progressiva) ou perda auditiva relacionada ao ruído - PAIRO, fatos estes comprovados à exaustão pelas análises realizadas, pelos Médicos do Trabalho da Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região, nos exames audiométricos e dados previdenciários de afastamentos por razões de adoecimento no ambiente laboral (ônibus¹²).

Como se verá adiante, o motor dianteiro é fator gerador imediato de graves sequelas ocupacionais aos motoristas e cobradores da Ré. Tampouco a Constituição Federal autoriza a desrespeitar frontalmente, com atos discricionários despropositados e maléficos, os direitos sociais fundamentais estampados em seu artigo 6º¹³, entre eles a saúde, higidez e segurança dos trabalhadores.

Por fim, quanto ao motor, o item 10.7 da Norma Brasileira ABNT NBR 15570:2009¹⁴ versa que “Os veículos devem apresentar nível de ruído interno inferior a 85 dB(A) em qualquer regime de rotação. A medição deve ser conforme a ABNT NBR 9079, com o veículo parado, na condição de rotação máxima do motor, a 75% dessa rotação e em condição de marcha lenta”.

De se ressaltar, também, que a Resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – de nº 811/96 assevera que “O compartimento do motor, independentemente de sua localização, deve possuir isolamento termo/acústico” (artigo 7º).

Assim, para prevenir e evitar definitivamente o adoecimento de grande parcela dos trabalhadores da Ré, em especial os motoristas e cobradores, todos os veículos integrantes do sistema de transporte público devem possuir: 1) motor situado unicamente na parte traseira, devidamente enclausurado, com compartimento destinado ao seu alojamento com sistema de isolamento acústico e térmico de características de baixa combustão ou retardamento de chamas; 2) o interior dos ônibus, teto, paredes laterais, frontal e traseira deverão possuir sistema de isolamento acústico e térmico de características de baixa combustão ou retardamento de chamas, a fim de diminuir a vibração, temperatura e ruído (sendo o nível de ruído aceitável dentro da cabine de, no máximo, 85dB), para mantê-los de acordo com os limites permitidos pela legislação em segurança, higiene e saúde do trabalhador e, assim, não prejudicar, diretamente, a saúde dos motoristas e dos cobradores e, indiretamente, de outros trabalhadores da atividade econômica.

gerenciamento de riscos. Isso será feito conforme o desempenho da empresa em relação à sua respectiva atividade, aferido pelo Fator Acidentário de Prevenção – FAP.

Essas medidas visam incentivar a transferência de gastos das empresas com seus pensionistas para investimentos em segurança do trabalho.” (extrato de palestra proferida pelo Procurador signatário).

¹² - Conforme determinado pela Portaria nº 340/2000 do Ministério do Trabalho e Emprego.

¹³ - Art. 6º constitucional: “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.”

¹⁴ - Norma Brasileira ABNT NBR 15570:2009, que versa sobre “Transporte — Especificações Técnicas para Fabricação de Veículos de Características Urbanas para Transporte Coletivo de Passageiros”.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



B) possui frota sem ar-condicionado:

Importante frisar, quanto à ventilação interna e ao sistema de ar-condicionado, que o item 41 da Norma Brasileira ABNT NBR 15570:2009 dispõe que *"Os equipamentos de ventilação devem assegurar a renovação do ar no veículo de pelo menos 20 vezes por hora."* *"Os veículos equipados com sistema de ar-condicionado devem garantir uma temperatura interna máxima de 22° C. Quando a temperatura externa for superior a 30° C, o sistema deve garantir que a diferença entre as temperaturas externa e interna seja de 8° C no mínimo."* *"A taxa de renovação do ar mínima deve ser de 8 m³ por pessoa por hora, sendo recomendável 13 m³ por pessoa por hora, conforme a Tabela 4 da ABNT NBR 6401:1980."* *"Caso o sistema de ar-condicionado esteja inoperante, a renovação de ar deve atender aos requisitos de 41.1."*

C) possui frota sem câmbio automático:

A importância do marcha/câmbio automático é a de reduzir os riscos como fadiga, estresse e constrangimento que comprometam a integridade física do motorista profissional.

Assim, o item 8 da Norma Brasileira ABNT NBR 15570:2009 dispõe, quanto ao sistema de direção, que *"deve possuir assistência hidráulica, elétrica ou outro dispositivo que permita a redução dos esforços de esterçamento, com limitação no fim do curso."*

D) não há preocupação com os aspectos ergonômicos:

Com relação às poltronas para os operadores (motoristas e cobradores), devem ser atendidas as exigências do item 38.1 da Norma Brasileira ABNT NBR 15570:2009: *"As poltronas para os operadores (motorista e cobrador) devem ser anatômicas, reguláveis, estofadas ou ventiladas, adequadas à aplicação de cada caso, minimizando o seu desgaste físico e mental. Em veículos com cobrador, sua poltrona deve ter apoio para os pés e apoios laterais para os braços, sendo o do lado de acesso do tipo basculante, podendo ser instalada sobre patamar de 150 mm a 450 mm."* *"Os assentos das poltronas para os operadores devem ter as seguintes dimensões: a) largura entre 400 mm e 500 mm; b) profundidade entre 380 mm e 450 mm."* *"O encosto das poltronas para os operadores devem ser de forma trapezoidal, permitir ajuste de forma contínua ou pelo menos em cinco estágios de inclinação, de 95° a 115° com a horizontal, e ter as seguintes dimensões: a) base inferior variando de 400 e 500 mm; b) base superior variando de 340 e 460 mm; c) altura variando de 480 e 550 mm."* *"As poltronas dos operadores devem permitir variações na altura entre 400 mm e 550 mm, atendendo a uma variação de curso de no mínimo 130 mm."* *"A poltrona do motorista deve permitir movimento longitudinal de 120 mm, oferecendo no mínimo quatro posições de bloqueio. Em veículos com motor dianteiro, a poltrona do motorista pode possuir deslocamento lateral para melhor acesso e posicionamento do motorista."* *"Para a poltrona do motorista, a distância entre o encosto e o centro do volante da direção deve estar compreendida entre 540 mm e 700 mm."* *"Recomenda-se que a poltrona do motorista seja*



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

instalada de modo que a projeção do seu eixo de simetria no plano horizontal coincida com o centro do volante".

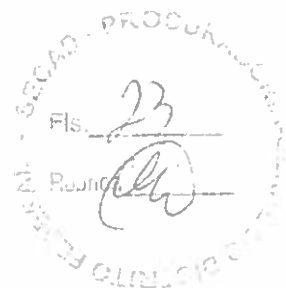
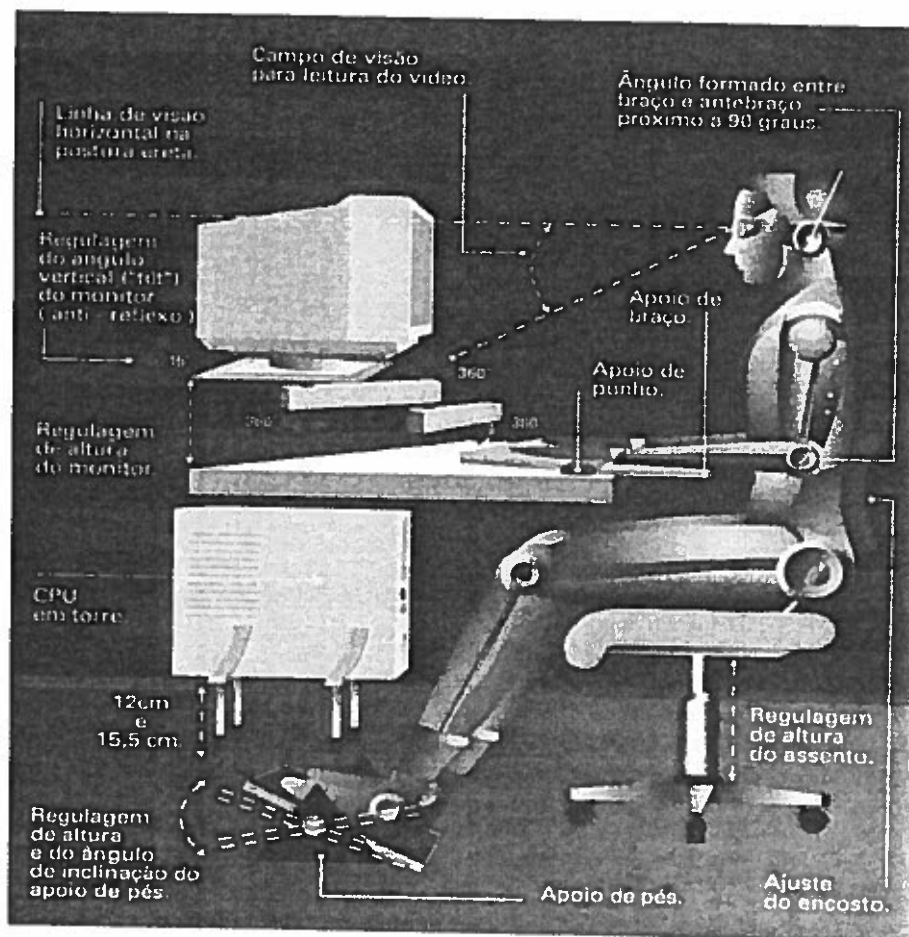
Importante ressaltar que para a realização de trabalho manual sentado (referente aos demais trabalhadores), deve ser proporcionado mobiliário (assentos, mesas de suporte, apoios para os pés, etc.) que atenda aos itens 17.3.2, 17.3.3, 17.3.4 e alíneas da Norma Regulamentadora 17 e que permita variações posturais, com ajustes de fácil acionamento, de modo a prover espaço suficiente para o conforto do usuário (motoristas e cobradores), atendendo, no mínimo, aos seguintes parâmetros:

a) as dimensões antropométricas devem ser tomadas considerando, no mínimo, 95% (noventa e cinco por cento) da população brasileira;

b) o espaço sob o plano de trabalho deve deter profundidade mínima de 45 cm ao nível dos joelhos e de 70cm ao nível dos pés; além disso, deve haver disponibilidade de apoio para os pés de altura regulável, adaptável ao comprimento das pernas do usuário, permitindo o apoio das plantas de ambos os pés, com largura de 30 a 40 cm, inclinação entre 10 e 20 graus com a horizontal, e superfície revestida de material antiderrapante;

c) os assentos devem ser dotados de: 1) revestimento com material que permita a perspiração; 2) estofamento da base com material de densidade mínima de 50 Kg/cm³; 3) alturas ajustáveis em relação ao piso por mecanismo de fácil manuseio, a gás ou similar, com intervalo de 37 a 50 cm; 4) profundidade útil de 38 a 44 cm; 5) borda frontal arredondada; 6) características de pouca ou nenhuma conformação na base; 7) encosto com forma levemente adaptada ao corpo para proteção da região lombar, separado do assento, com regulagem de altura e inclinação antero-posterior.



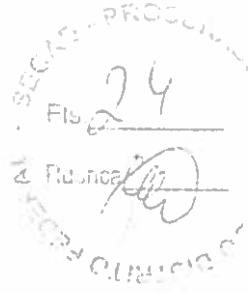


Ainda, devem ser adotadas outras providências em relação ao mobiliário aludido (para motoristas, cobradores e demais trabalhadores do transporte público de passageiros):

- a) será necessário avaliar a adequação de um protótipo de todos as poltronas, consoles de direção (para os motoristas) e planos de trabalho, em seus diferentes modelos, antes da aquisição final, com participação da equipe de saúde, onde houver e, principalmente, dos empregados envolvidos, que deverão testá-los;
- b) em caso de trabalhadores com necessidades especiais e aqueles cujas medidas antropométricas não sejam atendidas pelas especificações supra, o mobiliário dos postos de trabalho deve ser adaptado para atender às suas necessidades, e devem ser disponibilizadas ajudas técnicas necessárias para que se permita facilitar sua integração ao trabalho, levando em consideração as repercussões sobre a saúde destes empregados;
- c) os trabalhadores devem ser orientados para a correta utilização dos mecanismos de ajuste do mobiliário;



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



- d) devem ser realizadas campanhas acerca da importância da ergonomia no trabalho; e
- e) devem ser garantidas a manutenção e a reposição do mobiliário.

De igual grandeza de importância são as recomendações técnicas a seguir quanto ao projeto básico de transporte:

- a) o compartimento destinado ao alojamento do motor deverá possuir sistema de isolamento acústico e térmico de características de baixa combustão ou retardamento de chamas;
- b) o interior dos ônibus, teto, paredes laterais, frontal e traseira deverão possuir sistema de isolamento acústico e térmico de características de baixa combustão ou retardamento de chamas;
- c) o posto de comando do motorista deverá possuir o maior campo de visão possível; as disposições dos comandos, controle, pedais, espelhos etc. deverão ser instaladas e apresentarão características que possibilitem a redução da fadiga do operador;
- d) a localização da poltrona do motorista deverá evitar que o condutor seja molestado pela proximidade ou trânsito de passageiros no veículo;
- e) os ônibus deverão ter cabine destinada ao condutor independente do salão de passageiros;
- f) a poltrona do condutor deverá ter ajustes de altura e de afastamento em relação ao volante;
- g) a disposição do banco do motorista e dos comandos, bem como suas características, deverão ser determinadas por estudos ergonômicos e estarão em conformidade com a legislação em vigor;
- h) a poltrona deverá possuir condições para garantir o amortecimento e suspensão próprias e reguláveis, por mecanismos pneumáticos ou similares;
- i) o valor da vibração (aceleração) no interior do ônibus, para uma jornada de 08 (oito) horas, deverá ser inferior a $0,63\text{m/s}^2$.

Com efeito, toda introdução de novos métodos ou dispositivos tecnológicos que traga alterações sobre os modos operatórios dos trabalhadores deve ser alvo de análise ergonômica prévia das repercussões sobre as formas e carga de trabalho dos usuários (*in casu*, motoristas, cobradores e demais trabalhadores do sistema de transporte coletivo de passageiros), prevendo-se períodos e procedimentos adequados de capacitação e adaptação, incluindo reformulação de métodos de avaliação de desempenho e organização do trabalho.

E) por fim, a Ré deverá disponibilizar, nos terminais que não os de passageiros (pontos de espera, como no final da Avenida W3 Norte), aos seus empregados, água potável e instalações



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



sanitárias separadas por sexo e em condições adequadas de dimensionamento, higiene e limpeza, de modo a atender o previsto na Norma Regulamentadora 24 do Ministério do Trabalho e Emprego. obrigação esta não cumprida atualmente.

Isto tudo deve ser levado em consideração com o intuito imediato de primar pela melhoria da saúde, higiene e segurança dos operadores do sistema de transporte público urbano de passageiros do Distrito Federal, em especial dos motoristas e cobradores, assim como, de forma indireta, mas de igual importância, pela segurança e conforto dos usuários do transporte coletivo (passageiros) e pela qualidade e excelência na prestação dos serviços.

Argumente-se, por ênfase ao debate e à robusta fundamentação – fática, prática, doutrinária e jurisprudencial - ora apresentada, que:

a) a Ré opera no sistema de transporte público de passageiros do Distrito Federal há muito tempo, e deverá participar da concorrência quando da realização do novo processo de licitação, com prazo de concessão da nova frota, provavelmente, de até 10 (dez) anos, prorrogáveis em casos justificáveis, sendo inadmissível retardar a solução dos problemas reportados relativos à saúde ocupacional de motoristas e cobradores por mais tempo para privilegiar o baixo custo operacional e, por consequência, o elevado lucro das empresas concessionárias de serviço público, entre elas, a Ré;

b) a prestação dos serviços a serem concedidos deverá ser, por exigência do Ministério Público do Trabalho, iniciada com a frota integralmente (100%) nova (zero quilômetro), o que deverá ser aplicado também à renovação ou incorporação de novos veículos ao longo da concessão, o que permitirá todas as adaptações ora requeridas;

c) a vida útil dos ônibus é de 07 (sete) a 10 (dez) anos, tempo suficiente para que a empresa concessionária (Ré) recobre os custos de investimento na melhoria das condições de trabalho (dos empregados) e de prestação de serviços (dos usuários), sem prejudicar seu ganho de capital;

d) o prazo para início da circulação dos novos veículos (ônibus) da Ré, nos moldes propostos pelo *Parquet*, será de, pelo menos, 180 (cento e oitenta) dias, contados da data da concessão da liminar vindicada ou da assinatura do contrato junto ao Distrito Federal, o que vencer antes, sendo este prazo suficiente para adaptação interna da empresa-ré e aquisição de veículos próprios ao transporte coletivo urbano de passageiros.

Desta feita, o momento é oportuno e único, não podendo o Estado Brasileiro, em especial o Poder Judiciário Trabalhista, se furtar da efetiva implementação dos direitos sociais fundamentais estampados no artigo 6º da Carta Magna, em evidente ativismo judicial¹⁵.

¹⁵ - "Tras hacer algunas críticas constructivas a la actuación del Supremo Tribunal Federal, es necesario destacar que, en las últimas dos décadas, en diversos casos, el Supremo Tribunal adoptó una postura más vanguardista, amplia y sintonizada con las expectativas de la sociedad que cercan sus decisiones, principalmente al realizar el control difuso y



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Por oportuno, em rápida síntese da fundamentação que se aproxima, em estudos preliminares realizados pelo Procurador oficiante nos inquéritos civis públicos elencados, constatou-se que:

a) não há proibição nem autorização legal para que os ônibus tenham motor dianteiro (à exceção dos ônibus padron, articulado e biarticulado), mas diante do quadro alarmante apontado (e devidamente comprovado) relativo à saúde dos motoristas e cobradores da Ré que prestam serviços para o transporte público urbano de passageiros no Distrito Federal, estando comprovado: 1) o excesso de ruídos e vibrações no interior e exterior dos ônibus; 2) a emissão descontrolada de calor, poeiras e vapores; 3) os problemas no aparelho osteomuscular dos trabalhadores (motoristas e cobradores) devido às más posturas ergonômicas; 4) os riscos psicológicos decorrentes da violência (roubos e constantes reclamações de passageiros insatisfeitos com as más condições dos ônibus); 5) o excesso de benefícios previdenciários, que podem e devem ser minimizados com a implementação de medidas protetivas, há legislação abundante relativa à saúde e segurança do trabalhador (direito social fundamental) para coibir os referidos malefícios à saúde destes, com os quais o Ministério Público do Trabalho e o Poder Judiciário não podem anuir;

b) ressalte-se, ainda, a existência de casos reais bem sucedidos de frotas de ônibus com motores traseiros: 1) a exemplo do que já ocorre em São Paulo/SP (Lei Estadual nº 13.542, de 24/03/2003) e no Município do Rio de Janeiro/RJ (Projeto de Lei nº 15/2011, com o mesmo teor), onde o motor é traseiro e separado dos motoristas e cobradores; 2) ainda, e de grande relevância, pois já operam no mercado há muito tempo sem nenhum questionamento, seja do Poder Público, seja dos trabalhadores do sistema de transporte, seja dos passageiros ou mesmo das empresas prestadoras de serviço, os ônibus que trafegam nas rodovias brasileiras, em ligações intermunicipais ou interestaduais, os quais já possuem, de há muito tempo, motor traseiro e externo;

c) ainda, como será explanado adiante, as montadoras no país informaram que a montagem *concreto de la constitucionalidad de las leyes y actos estatales. Adoptando sistemáticamente la técnica de ponderación en favor de un valor jurídico u otro, la justicia constitucional ha buscado la extracción máxima de la afirmación y concretización de los derechos sociales fundamentales, en consonancia con la concepción del Estado de Bienestar. No sólo se reconoce pacíficamente la dignidad fundamental de los aludidos derechos, como se adopta, a menudo, una postura de importante activismo judicial que preconiza la eficacia estatal de dichos derechos. Así, en diversas oportunidades, el Supremo Tribunal Federal se ha permitido actuar de manera intervencionista, superando la tradicional visión de separación de poderes por la actual concepción de división de poderes, armónicos e interdependientes, confiriendo efectividad a los preceptos constitucionales. Esta nueva postura entiende la división de poderes como medio de organización estatal cuya experiencia presupone la promoción y garantía de los derechos fundamentales, sin encasillar el papel del juez en la construcción de la conciencia jurídica de la sociedad. (...)*

Más allá de eso, la Justicia Constitucional comprendió que el activismo judicial responsable para la afirmación de los derechos sociales está legitimado en la propia esencialidad de esos derechos, debiendo rechazar cualesquiera omisiones intolerables y abusivas del Gobierno o del Legislativo, bien como los comportamientos desviados de sus finalidades constitucionales." (MIRANDA, Alessandro Santos. La Dimensión Política de la Jurisdicción Constitucional en la Realización de los Derechos Sociales. El Supremo Tribunal Federal como formador de nuevos parámetros de civilidad social y propagador del activismo judicial. Mestrado. Universidad de Sevilla. 2011. pp. 155-156.)



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



dos ônibus é feita de acordo com os pedidos das empresas concessionárias, sendo perfeitamente possível a aquisição de veículos (ônibus) com motor traseiro, com pequeno custo adicional referente ao motor dianteiro.

Em não se ajustando, pronta e espontaneamente, ao determinado na legislação pertinente, não resta ao Ministério Público do Trabalho outra alternativa que adotar as medidas judiciais cabíveis em face da empresa-ré para impedir a perpetuação do descaso e banalização do adoecimento acometido aos motoristas, cobradores e demais trabalhadores da aludida categoria profissional.

Por fim, considerando-se que a categoria dos empregados no setor de transporte público urbano de passageiros no Distrito Federal abrange cerca de 15.000 (quinze mil) trabalhadores motoristas e cobradores, além daqueles que exercem outras funções de igual importância;

considerando que cabe às empresas cumprir e fazer cumprir as normas de segurança e medicina do trabalho; instruir os empregados, por meio de ordens de serviços (NR 01), quanto às precauções a tomar no sentido de evitar acidentes do trabalho ou doenças ocupacionais; e adotar as medidas que lhes sejam determinadas pelo órgão regional competente (CLT, artigo 157 e Normas Regulamentadoras);

considerando que as Normas Regulamentadoras relativas à segurança e medicina do trabalho, expedidas pelo Ministério do Trabalho e Emprego são de observância obrigatória pelas empresas privadas e públicas e pelos órgãos públicos da Administração direta e indireta, bem como pelos órgãos dos Poderes Legislativo e Judiciário que possuam empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho – CLT (NR 01, item 1.1);

considerando que as questões que envolvem segurança e saúde do trabalhador são de ordem pública, indisponíveis à vontade das partes, com graves reflexos, tanto nos sistemas de aposentadoria, como no Sistema Único de Saúde;

considerando que é obrigatória a elaboração e implementação do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA por parte de todos os empregadores e instituições que admitam trabalhadores como empregados, visando à preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, por meio da antecipação, reconhecimento, avaliação e consequente controle da ocorrência dos riscos ambientais existentes ou que venham a existir no meio ambiente laboral (NR 09);

considerando que é obrigatória a elaboração e implementação do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO por parte de todos os empregadores e instituições que admitam trabalhadores como empregados, com o objetivo de promoção e preservação da saúde do conjunto daqueles (NR 07);

considerando que as condições ambientais de trabalho devem estar adequadas às



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



características psicofisiológicas dos trabalhadores e à natureza do trabalho a ser executado (NR 17, item 17.5);

considerando o elevado número de inquéritos civis públicos processados pela Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região – Brasília/DF, que relatam o descumprimento de normas de segurança e saúde laboral por todas as empresas integrantes do setor de transporte público urbano de passageiros no Distrito Federal;

considerando que o descumprimento das normas de segurança e saúde laboral e a concorrência de fatores como excesso de jornada, assaltos, trânsito, poluição sonora e visual, dupla pegada e dupla função (cobrador e motorista, simultaneamente), especialmente no desempenho de funções de motorista e cobrador, entre outras, concorrem para o desgaste físico e emocional dos trabalhadores, causando-lhes graves danos à saúde;

considerando que a Portaria nº 340/2000 do Ministério do Trabalho e Emprego reconhece o ônibus como ambiente de trabalho ao qual são aplicáveis as Normas Regulamentadoras expedidas por aquele Órgão;

considerando que dados de pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE), elaborada por Wagner Lopes Soares, doutorando em Saúde Pública pela FIOCRUZ, revelam que os principais fatores de risco a doenças e acidentes no setor de transporte têm origem no próprio veículo, os quais *“agem diretamente sobre a saúde física e mental do profissional e, somados a outros fatores externos como congestionamento, alimentação inadequada, falta de descanso e violência urbana, potencializam o aparecimento de doenças ocupacionais como surdez, distúrbios musculares, distúrbios do sono e problemas cardiovasculares”*¹⁶;

considerando que o não atendimento às normas de defesa do meio ambiente laboral é fator de concorrência desleal para com aqueles que respeitam a legislação, e que o Brasil se constitui em um Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos, entre outros, a cidadania, a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa (Constituição Federal, artigo 1º);

considerando o elevado número de afastamentos previdenciários de trabalhadores no transporte público urbano de passageiros do Distrito Federal, em especial dos motoristas e cobradores da Ré, e tendo em vista a possibilidade desta participar do novo certame licitatório, com duração contratual (concessão) prevista de até 10 (dez) anos, prorrogáveis pelo mesmo período (20 anos) – como ocorre atualmente, e visando evitar a perpetuação do problema.

não restou outra alternativa ao Ministério Público do Trabalho que ajuizar a presente Ação Civil Pública com o fito de garantir um serviço de qualidade no transporte público urbano de passageiros no Distrito Federal, com respeito aos direitos fundamentais sociais previstos na Carta Magna, com

¹⁶ - Informação extraída de matéria publicada pela Revista Proteção nº 208, em edição de abril/2009, p. 41.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



impacto direto na prestação de serviços aos usuários (passageiros) do sistema de transporte coletivo.

V) DO DIREITO

V.1) DA AFRONTA AO ORDENAMENTO JURÍDICO PÁTRIO E AOS DIREITOS BASILARES DOS TRABALHADORES

O quadro aterrador que resta ilustrado e comprovado nos presentes autos força à análise dos direitos fundamentais do homem, especialmente do homem trabalhador, em contraposição às péssimas condições laborais a que submetidos os motoristas e cobradores, entre outros empregados, do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros no Distrito Federal e, quiçá, em todo o país, situação que merece reprimenda exemplar dos órgãos estatais.

Não obstante o país possuir uma das Constituições mais abrangentes e democráticas do mundo, seus princípios revelam-se, muitas vezes, em simples quimeras. Em seu artigo 1º, a Constituição Federal brasileira assenta a dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho e a cidadania como fundamentos de República Federativa do Brasil, assim como preleciona como objetivo desta, no artigo 5º, a erradicação da pobreza e da marginalização e a redução das desigualdades sociais e regionais.

A realidade das atividades desenvolvidas no transporte público urbano de passageiros no Distrito Federal, contudo, demonstra que muito pouco se faz para concretizar os ideais de um Estado Democrático de Direito que o país pretendeu instaurar.

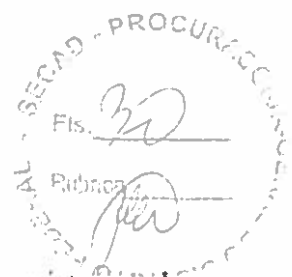
Não há como compreender a máxima de que "*o trabalho dignifica o homem*" quando se depara com trabalhadores que se submetem a condições de trabalho humilhantes, desgastantes e penosas, que lhes propiciam o surgimento de diversos problemas sócio-ocupacionais, não recebendo sequer contraprestação suficiente para que tudo isso valha à pena.

Os trabalhadores não são resignados com a situação em que vivem, mas não têm meios para alterar esse estado de coisas, nem mesmo voz para pedir socorro. São exemplos tristes da precarização do trabalho e da ausência de responsabilidade social daqueles que têm o dever de distribuir riquezas a quem lhes ajuda a auferi-las.

A própria Constituição Federal, no artigo 170, dispõe ser a Justiça Social o substrato da ordem econômica, cujos princípios da redução das desigualdades sociais, busca do pleno emprego e da função social da propriedade revelam a necessidade jurídica da responsabilização dos atores econômicos na valorização do trabalho para assegurar a todos existência digna.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



O descompromisso da Ré para com seus trabalhadores do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros (em especial, motoristas e cobradores), nesse diapasão, emerge como a causa primeira da fragilização dos empregados que se ativam na aludida atividade profissional, uma vez que se encontram enfraquecidos, sem sindicatos fortes, à mercê do lucro capitalista dos empresários e, portanto, sem a garantia de direitos conquistados em convenções coletivas de trabalho, farta legislação (nacional e internacional) e na própria Constituição da República.

A precarização das condições de trabalho, diante da falta de comprometimento da empresa-ré com os motoristas e cobradores nas questões de saúde e segurança, é outra grave consequência.

O maior problema, contudo, que merece ser apontado na presente Ação Civil Pública, está na característica peculiar do trabalho que vem sendo praticado, notadamente com a frequente exposição dos trabalhadores (em especial, motoristas e cobradores) a agentes físicos insalubres, tais como vibração, ruído, calor, gases, vapores e poeiras, bem como quanto aos riscos psicológicos decorrentes da violência (roubos e passageiros), o que faz ainda mais avultar a gravidade da questão submetida ao Poder Judiciário.

V.2) DO DIREITO AO MEIO AMBIENTE DE TRABALHO SEGURO, SAUDÁVEL E HÍGIDO

A Constituição Federal dispõe que *“todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”* (artigo 225, caput).

O meio ambiente apresenta pelo menos quatro significativos aspectos: 1) natural; 2) cultural; 3) artificial; e 4) do trabalho¹⁷. Quanto a este, a Carta Política, detalhando as ações destinadas a garantir saúde a todos, como dever do Estado (artigo 196), estabelece que *“ao sistema único de saúde compete, além de outras atribuições, nos termos da lei (...) VIII – colaborar na proteção do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho”* (artigo 200).

A propósito do preceito, destaca José Afonso da Silva¹⁸:

“Merece referência em separado, o meio ambiente do trabalho como local em que se desenrola boa parte da vida do trabalhador; cuja qualidade de vida está, por isso, em íntima dependência da qualidade daquele ambiente. É um ambiente que se insere no artificial, mas, digno de

¹⁷ - SADY, João José, *Direito do Meio Ambiente do Trabalho*. São Paulo: LTr. 2000, p. 18.

¹⁸ SILVA, José Afonso da, *Direito Ambiental Constitucional*. 2ª ed. São Paulo: Malheiros Editores. 1998, pp. 4 e 5. Apud SADY, João José, *Direito do Meio Ambiente do Trabalho*. São Paulo: LTr. 2000, p. 20.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



tratamento especial, tanto que a Constituição o menciona explicitamente no art. 200, VIII, ao estabelecer que uma das atribuições do sistema único de saúde consiste em colaborar na proteção do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho. O ambiente do trabalho é protegido por uma série de normas constitucionais e legais destinadas a garantir-lhe condições de salubridade e segurança."

Buscando a concretização do meio ambiente do trabalho sadio e seguro, a Constituição estabelece que são direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social, a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança (artigo 7º, XXII). Sobre esse preceito, assim se manifesta o professor Celso Antônio Pacheco Fiorillo¹⁹:

"Mais do que mera hipótese de proteção dos trabalhadores, o dispositivo ilumina todo um sistema normativo que hoje se encontra delimitado de forma mais profunda nas Cartas Magnas e mesmo em legislação infraconstitucional. Tendo como destinatários pessoas indeterminadas, a regra de redução dos riscos inerentes ao trabalho está plenamente adaptada aos fundamentos da República Federativa do Brasil (art. 1º) que ao indicar os valores sociais do Trabalho e da livre iniciativa não se olvidou também em destacar a dignidade da pessoa humana como regra fundamental, o que significa de outro modo afirmar que todos os cidadãos, pouco importando ser pessoas determinadas ou indeterminadas, terão asseguradas condições de trabalho adequadas, evitando-se e mesmo minimizando riscos inerentes às diferentes funções exercidas."

O trabalho tem intrínseca e natural potencialidade de oferecer riscos que podem comprometer bens valiosos e que merecem toda a proteção do Direito, como a vida, a saúde e a integridade física de alguém. Esses riscos são próprios do trabalho exercido em suas diversas dimensões, desde as mais elementares e primárias, como o simples trabalho caseiro, de pequenos consertos domésticos, às vezes acompanhado de acidentes, até as mais sofisticadas técnicas. Não há necessidade de expender argumentação maior para evidenciar essa realidade que, desde há muito, é apreendida pelo Direito, para o fim de estabelecer normas e princípios que permitam o adequado tratamento do tema²⁰.

A Consolidação das Leis do Trabalho, complementada pelas Normas Regulamentadoras aprovadas pela Portaria nº 3.214, de 8 de junho de 1978, estabelece as garantias mínimas de segurança e medicina do trabalho a serem oferecidas aos trabalhadores. A Norma Regulamentadora 07 dispõe sobre o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO – e, em seu Anexo I, dispõe sobre as Diretrizes e Parâmetros Mínimos para Avaliação e Acompanhamento da Audição em Trabalhadores Expostos a Níveis de Pressão Sonora Elevados.

Não se poderia deixar de reproduzir o lapidar ensinamento de Cesarino

¹⁹ - FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. *Os Sindicatos e a Defesa dos Interesses Difusos no Processo Civil Brasileiro*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1995, p. 96. Apud SADY, João José. *Direito do Meio Ambiente do Trabalho*. São Paulo: LTr, 2000, p. 21.

²⁰ - NASCIMENTO, Amauri Mascaro. *Direito do Trabalho na Constituição de 1988*. São Paulo: Saraiva, 1991, p. 197. Apud SADY, João José. *Direito do Meio Ambiente do Trabalho*. São Paulo: LTr, 2000, p. 18.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Junior²¹:

"O empregador deve assegurar ao trabalhador um ambiente de trabalho idôneo, um ambiente que, pela sua situação, formação, elementos constitutivos (ar, luz, temperatura, etc.), pelas próprias maquinárias e utensílios nele instalados, não somente permita ao trabalhador o regular cumprimento da prestação, mas também não acarrete nenhum prejuízo a sua integridade jurídica e à sua saúde. Isto é disciplinado por leis e regulamentos destinados a prevenir, sejam as causas de doença e tutelar em geral à saúde do trabalhador (tutela da higiene do trabalho), sejam as causas de acidente do trabalho (tutela da segurança do trabalho)."

Ainda, a Declaração Universal dos Direitos do Homem, aprovada pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 10 de dezembro de 1948, preconiza:

"Art. XXIII 1. Todo homem tem direito ao trabalho, à livre escolha de emprego, às condições justas e favoráveis de trabalho e à proteção contra o desemprego."

Também a Organização Internacional do Trabalho - OIT, adotando rígida política de proteção do operário, aprovou a Convenção nº 155/81, ratificada pelo Brasil, a partir do Decreto nº 1254/94, que determinou a definição e execução de uma política nacional que vise a *"prevenir os acidentes e os danos para a saúde que sejam consequência do trabalho, guardem relação com a atividade profissional ou sobrevenham durante o trabalho, reduzindo ao mínimo, na medida do possível, as causas dos riscos inerentes ao meio ambiente do trabalho."* (artigo 4º).

De acordo, ainda, com a referida norma internacional, **o ambiente de trabalho deve ser adaptado, na medida do possível, ao trabalhador, e não o contrário**, conforme prescrição de seu artigo 16, *in verbis*:

"Art. 16 – Deverá ser exigido dos empregadores que, à medida que for razoável e possível, garantam que os locais de trabalho, o maquinário, os equipamentos e as operações e processos que estiverem sob seu controle são seguros e não envolvem risco algum para a segurança e saúde dos trabalhadores."

Ressalte-se, por oportuno, que a Portaria nº 340/2000 do Ministério do Trabalho e Emprego²² reconhece o ônibus como ambiente de trabalho ao qual são aplicáveis as

²¹ - CESARINO JÚNIOR, A. F. *Direito Social*. São Paulo: LTr, 1980, p. 383. Apud SADY, João José. *Direito do Meio Ambiente do Trabalho*. São Paulo: LTr, 2000, p. 21.

²² - "Portaria nº 340, de 04 de maio de 2000

O MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso da atribuição que lhe confere o inciso II, do parágrafo único, do art. 87, da Constituição Federal, e em observância ao disposto no § 1º, do art. 160 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, tendo em vista o disciplinado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, considerando a necessidade de serem verificadas as condições de segurança do trabalhador em cada atividade ou posto de trabalho, em especial àqueles condutores de veículos de transporte coletivo de passageiros, no tocante à organização, ao meio ambiente de trabalho, às relações sociais e às constantes inovações tecnológicas (...) resolve:

Art. 1º A empresa que pretender realizar modificações substanciais nas instalações ou equipamentos dos seus



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

Normas Regulamentadoras expedidas por aquele Órgão.

Nesse diapasão, a Constituição Federal de 1.988 garante ao trabalhador o direito à redução dos riscos ao trabalho, por meios de normas de saúde, higiene e segurança (artigo 7º, XXII). Também o artigo 225 do mesmo diploma legal prevê o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, essencial à sadia qualidade de vida, expressões que estão diretamente ligadas à saúde do trabalhador e à implantação de meios de prevenção contra acidentes de trabalho e as enfermidades profissionais. Daí o artigo 200, inciso VIII do mesmo *Codex* atribuir ao sistema único de saúde o dever de colaborar na proteção do meio ambiente, "nele compreendido o do trabalho".

A ordem econômica, por sua vez, funda-se na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, sendo assegurado a todos uma existência digna, conforme os ditames

estabelecimentos ou postos de serviços, deverá observar o disposto na NR 2 - Inspeção Prévia, aprovada pela Portaria nº 3.214, de 08 de junho de 1978.

Parágrafo único - Para efeito do previsto no caput deste artigo, considera-se ambiente de trabalho o veículo de transporte coletivo de passageiros.

Art. 2º O Auditor-Fiscal do Trabalho ao realizar inspeção em empresas de transporte rodoviário de passageiros, regular ou em veículos de transporte coletivo dessas empresas verificará, em especial, o cumprimento dos itens das Normas Regulamentadoras abaixo relacionados:

a) NR 1 - Disposições Gerais

1.7 - "a"; "b" e "c"; 1.9

b) NR 3 - Embargo ou Interdição

3.2; 3.8; 3.10

c) NR 4 - Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho

4.2; 4.2.3; 4.2.4; 4.2.5; 4.3.1; 4.3.2; 4.12 - "a", "b", "c", "d", "e", "f" e "g"; 4.14; 4.14.2

d) NR 6 - Equipamento de Proteção Individual - EPI

6.3 - incisos I, "d", II, I, III, "a" e V; 6.3.2; 6.4; 6.4.1; 6.6.1; 6.11.1; 6.11.2

e) NR 7 - Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional

7.3.1 - "a" e "b"; 7.3.2 - "a" e "b"; 7.4.1; 7.4.2; 7.4.5; 7.5.1;

f) NR 8 - Edificações; 8.3.1; 8.3.3; 8.3.5; 8.4.1; 8.4.2; 8.4.3

g) NR 9 - Programa de Prevenção de Riscos Ambientais

9.1.2; 9.2.2; 9.2.3; 9.3.5.4 - "b"; 9.3.5.5 - "a"; 9.4.1; 9.5

h) NR 10 - Instalações e Serviços em Eletricidade

10.2.1.1; 10.2.1.3; 10.2.3.9; 10.3.2.7; 10.4.1.4

i) NR 15 - Atividades e Operações Insalubres

15.4.1; Anexo 1; Anexo 3; Anexo 8; Anexo 11

j) NR 17 - Ergonomia

17.1.2; 17.3.1; 17.3.2.1; 17.3.3; 17.3.4; 17.6.1; 17.6.2; 17.6.3

l) NR 23 - Proteção contra Incêndios

23.1.1; 23.11.1; 23.12.1; 23.13.3; 23.14.1; 23.14.2; 23.14.3; 23.14.6; 23.17.1; 23.17.2

m) NR 24 - Condições Sanitárias e de Conforto nos Locais de Trabalho

24.1.3; 24.3.15.1; 24.3.15.2; 24.6.1; 24.6.2; 24.6.3; 24.6.3.2; 24.7.1; 24.7.1.1; 24.7.1.2

n) NR 25 - Resíduos Industriais

25.1.2; 25.1.3; 25.1.4;

o) NR 26 - Sinalização de Segurança

26.1.2; 26.1.3; 26.1.4; 26.1.5.1; 26.1.5.3; 26.1.5.8

Art. 3º O Auditor - Fiscal do Trabalho verificará nos ônibus elétricos o cumprimento dos dispositivos constantes da NR 10 - Instalações e Serviços em Eletricidade, no que couber." (...) (g.n.)





Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

da justiça social, observados os princípios da defesa do meio ambiente, da função social da propriedade e da busca do pleno emprego, entre outros insertos na disposição do artigo 170 da Carta Magna.

Na mesma linha de raciocínio, a Consolidação das Leis do Trabalho estatui como dever primordial dos empregadores:

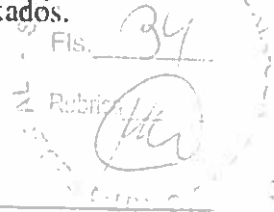
- a) **cumprir e fazer cumprir as normas de segurança e medicina do trabalho** (artigo 157, I);
- b) **instruir os empregados, por intermédio de ordens de serviço, quanto às precauções no sentido de evitar acidentes do trabalho ou doenças ocupacionais** (artigo 157, II)
- c) **adotar as medidas que lhes sejam determinadas pelo órgão regional competente** (artigo 157, III);
- d) **fornecer aos empregados, gratuitamente e quando possível, equipamento de proteção individual adequado ao risco e em perfeito estado de conservação e funcionamento, sempre que as medidas de ordem geral não ofereçam completa proteção contra os riscos de acidentes e danos à saúde dos empregados** (artigo 166).

Acrescenta o § 1º do artigo 19 da Lei nº 8.213/91: *"A empresa é responsável pela adoção e uso das medidas coletivas e individuais de proteção e segurança da saúde do trabalhador."*

Assim, a constante exposição dos trabalhadores ao perigo no ambiente laboral demanda a adoção de medidas céleres capazes de reduzir os riscos a acidentes e adoecimentos ocupacionais de diversas espécies. Trata-se de lesão potencial e continuada à integridade física dos obreiros, expostos a ocorrência de infortúnios decorrentes das precárias condições de segurança e saúde no trabalho desenvolvido em prol da Ré.

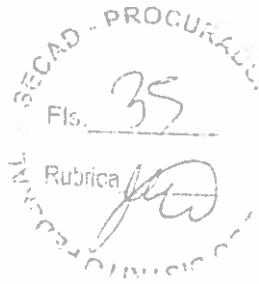
Se é certo que o legislador constituinte preocupou-se com a higidez do empregado (artigos 1º, 7º e 170), não é menos correto dizer que o infraconstitucional imputou ao empregador o dever de cumprir as normas de segurança e medicina, inclusive aquelas fixadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego (artigos 157, I e III e 200 da Consolidação das Leis do Trabalho). Por corolário, **o trabalho seguro não é apenas um princípio, mas sim uma obrigação concreta de todo o empregador.**

No caso dos autos, a Ré, como fartamente articulado acima, **infringe as Normas Regulamentadoras aprovadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, além de desrespeitar outros dispositivos legais e constitucionais, consoante documentos e relatórios anexados.**





Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



De acordo com Vitório Sorotiuk, citando Fiorillo²³, "o art. 196 da Constituição Federal estabelece uma definição geral de proteção à saúde e que as regras de medicina de trabalho não são aplicadas apenas a relações laborais, mas 'toda vez que existir qualquer trabalho, ofício ou profissão relacionado à ordem econômica capitalista, haverá incidência das normas destinadas a garantir o meio ambiente de trabalho saudável e, por consequência, a incolumidade física e psíquica do trabalhador'."

Nesta mesma obra (página 343), o autor cita Guilherme José Purvin de Figueiredo, ao afirmar que "*o oferecimento aos trabalhadores de um meio ambiente de trabalho inseguro e insalubre constitui uma das mais graves modalidades de aviltamento da dignidade humana que possa existir em nossa ordem econômica.*" Lembre-se, pela pertinência, que a "dignidade da pessoa humana" e "os valores sociais do trabalho" são fundamentos da República Federativa do Brasil, *ex-vi* do artigo 1º, incisos III e IV.

Desta forma, dando cumprimento aos Tratados e Convenções Internacionais ratificados pelo Brasil, bem como para fazer valer as disposições constitucionais e legais supra mencionadas, o Ministério do Trabalho e Emprego, com fulcro no artigo 200 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovou diversas normas regulamentadoras, assim como o fizeram diversos outros órgãos públicos competentes para a farta elaboração normativa sobre o tema ora em discussão. Essa normatização norteia as condições do meio ambiente de trabalho nas empresas de transporte coletivo urbano de passageiros.

Ressalte-se, por ser imperioso, que as obrigações que estão sendo descumpridas pela Ré referem-se a direitos mínimos de conforto, higiene e segurança dos obreiros, mormente dos motoristas e cobradores de ônibus, destacando-se os problemas à saúde físico-mental decorrentes da frequente exposição a agentes físicos insalubres, tais como vibração, ruído, calor, gases, vapores e poeiras, bem como quanto aos riscos psicológicos decorrentes da violência (roubos e passageiros).

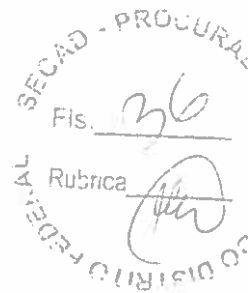
Por derradeiro, não há justificativa para que referidas disposições não sejam observadas pela empresa-ré, já que se trata de legislação que assegura condições mínimas de trabalho e segurança, integrando um arcabouço de normas de caráter indisponível e irrenunciável, inclusive, pelo trabalhador, o que enseja o manejo da presente Ação Civil Pública para o restabelecimento da ordem jurídica.

Constitui, pois, dever indeclinável das empresas do sistema de transporte coletivo de passageiros, entre elas a Ré, a garantia do meio ambiente seguro e hígido, mediante o cumprimento das disposições constantes das Normas Regulamentadoras. Trata-se de condições mínimas de segurança e saúde no trabalho, com o que não se pode transigir.

²³ - FIORILLO, em SOROTIUK, Vitório. *Trabalhador Rural. Uma Análise no Contexto Sociopolítico, Jurídico e Econômico Brasileiro*. Editora Juruá, p. 336



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



V.3) DOS PROBLEMAS DE SAÚDE DOS TRABALHADORES DA CATEGORIA DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASSAGEIROS DO DISTRITO FEDERAL. NECESSIDADE DE ADOÇÃO DE MEDIDAS PREVENTIVAS PARA EVITAR OU DIMINUIR A EXPOSIÇÃO DOS TRABALHADORES AOS AGENTES AGRESSORES À SAÚDE OCUPACIONAL

Da análise conjunta de todos os Inquéritos Civis Públicos em face das empresas concessionárias de transporte público urbano de passageiros do Distrito Federal, observa-se que coexistem a falta de informação sobre a situação da saúde dos trabalhadores nos diversos setores das empresas e a carência de um diagnóstico completo compreendendo: o quantitativo de trabalhadores; a distribuição dos mesmos por atividade desenvolvida; o perfil epidemiológico; a identificação e avaliação dos riscos para a saúde presentes nos ambientes laborais, em especial nos ônibus; o planejamento e a organização das atividades; o acompanhamento da saúde dos trabalhadores em relação ao desempenho das suas tarefas profissionais, entre outros.

Faz-se necessária a elaboração, pelos setores médicos dessas empresas, de estatísticas das principais causas das concessões das licenças médicas, com indicação da Classificação Internacional de Doenças (CID) para avaliação e eliminação dos riscos à saúde ocasionados pela profissão.

Deve-se, conseqüentemente, evoluir na implantação de uma das diretrizes da Política Nacional de Segurança e Saúde do Trabalhador que é a de ampliar as ações de prevenção de acidentes e doenças profissionais para o setor privado. É imprescindível que sejam avaliadas as representações sociais do trabalhador sobre sua saúde e as práticas laborais por ele desenvolvidas, objetivando contribuir para a adoção de políticas de promoção e proteção de sua saúde e segurança.

Desta forma, as atividades da Ré necessitam de políticas que contemplem a assistência integral à saúde de seus trabalhadores, compreendendo a vigilância dos ambientes e processos laborais, sistemas de informação, assistência com garantia de exames de admissão e periódicos, diagnóstico, tratamento, reabilitação e comissões de saúde por local de trabalho.

Assim, cabe à Ré organizar suas atividades de forma a conhecer a magnitude dos acidentes e doenças relacionadas ao trabalho, identificando os fatores de risco dos processos e ambientes laborais, estabelecendo medidas para a eliminação ou controle dos mesmos e garantindo a assistência à saúde dos servidores. Também devem ser valorizadas atuações preventivas buscando reduzir e eliminar os danos às integridades física, psíquica e moral dos trabalhadores e a promoção de formas decentes de trabalho, garantindo, desta forma, a dignidade daqueles, primordialmente quanto às boas condições higiênicas, de saúde e de segurança no ambiente laboral.

Pelo exposto, estando presente, no ambiente laboral, um conjunto de fatores de risco de grande impacto na saúde dos trabalhadores, constitui em importante obrigação da Ré: realizar exames médicos periciais e de procedimentos ambulatoriais relativos a doenças

ocupacionais; gerenciar os prontuários médicos de seus empregados; dar assistência ao trabalhador acidentado em serviço, portador ou com suspeita de doença relacionada ao trabalho, bem como àquele que necessite de reabilitação ou readaptação funcional; realizar estudos, avaliações e controle dos riscos e agravos à saúde nos processos e ambientes laborais; avaliar a salubridade e periculosidade dos postos de trabalho e a concessão dos correspondentes adicionais; avaliar o impacto nos modos de organização do serviço e das tecnologias na saúde do servidor, entre outros.

V.3.1) DA PROTEÇÃO À SAÚDE DO TRABALHADOR E OS EFEITOS DANOSOS DO RUÍDO. DAS AÇÕES CORRETIVAS E PREVENTIVAS

A audição é um dos sentidos mais importantes para o desenvolvimento psicossocial do indivíduo e, desta forma, tudo o que venha a comprometer esse sentido merece atenção especial. De acordo com o disposto na Convenção nº 148 da Organização Internacional do Trabalho – OIT, o ruído “*compreende qualquer som que possa provocar uma perda da audição ou ser nocivo para a saúde ou envolver qualquer outro tipo de perigo*” (artigo 3, “b”).

Atualmente, o ruído tem se constituído na principal forma de poluição do mundo moderno devido à rápida urbanização. Em regiões urbanas, como nos centros comerciais, a principal fonte de ruído são os veículos automotores (devido à má conservação dos veículos; ruído acima dos limites aceitáveis em razão da falta de isolamento acústico dos motores e escapamentos; atrito com o asfalto; má conservação da pavimentação das vias públicas; buzinas etc.); em residências, as fontes de ruído são o tráfego urbano e os eletrodomésticos, principalmente, sem se esquecer das regiões próximas a aeroportos, vias férreas, casas noturnas, bares, etc.

O ruído de trânsito de veículos automotores é o que mais contribui para a poluição sonora urbana, encontrando-se os ônibus em primeiro lugar, seguidos por ambulâncias, caminhões e motos²⁴. Assim, o ruído pode ser encontrado em ambientes variados, no lazer, em empresas e inclusive em vias públicas devido à grande concentração de veículos, podendo o ruído urbano ser tão prejudicial quanto o ruído ocupacional²⁵.

Esse último é um dos principais fatores de risco para o desenvolvimento da Perda Auditiva Induzida pelo Ruído – PAIR, e pode ser controlado, reduzido ou eliminado por meio da implantação de Programas de Conservação Auditiva – PCA. Fatores como gênero, idade, uso de medicação ototóxica, presença concomitante de algumas doenças, bem como a exposição simultânea a outros agentes, entre eles produtos químicos e vibração, podem aumentar a

²⁴ - FREITAS, Regiane Gonçalves Guerreira e NAKAMURA, Helenice Yemi. *Perda Auditiva Induzida por Ruído em Motoristas de Ônibus com Motor Dianteiro*. Disponível em <<http://www.unimep.br/php/editora/revistaspdf/saude10art02.pdf>>. Acesso em 21/07/2012.

²⁵ - FIORINI A. C. *O uso de registros de emissões otoacústicas como instrumento de vigilância epidemiológica de alterações auditivas em trabalhadores expostos a ruído* [doutorado]. São Paulo (SP): Universidade de São Paulo; 2000. Disponível em <<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=169320510015>>. Acesso em 21/07/2012.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



susceptibilidade do indivíduo ao ruído e agravar a PAIR²⁶.

Assim, tem-se que a PAIR²⁷ é uma alteração dos limiares auditivos, do tipo sensorioneural, decorrente da exposição ocupacional sistemática a níveis de pressão sonora elevados, caracterizada pela irreversibilidade e pela progressão gradual com o tempo de exposição ao risco. O acometimento dos limiares auditivos ocorre em uma ou mais frequências na faixa de 3000 a 6000 Hz, sendo que as frequências mais altas e mais baixas poderão levar mais tempo para serem acometidas (geralmente percebe-se melhora do limiar na frequência de 8000 Hz). Além disso, a perda auditiva é quase sempre bilateral, com padrões audiométricos semelhantes em ambos os lados (nos motoristas, a prevalência de perda auditiva se dá no ouvido direito, ante a maior proximidade dos motores dianteiros). Após cessada a exposição, não haverá progressão da perda auditiva²⁸.

Estudos realizados junto a motoristas de ônibus do transporte coletivo em diferentes municípios do Brasil demonstram a importância do controle audiométrico nessa população, em virtude da alta prevalência de PAIR, com ocorrência variando entre 4,5% e 46%²⁹ e associação positiva entre a PAIR e o tempo acumulado de trabalho. Frise-se que os dados previdenciários relativos aos afastamentos dos trabalhadores do transporte público urbano no Distrito Federal, analisados nos autos dos Inquéritos Civis Públicos, entre eles o da Ré, informaram o afastamento de 5% (cinco por cento) dos trabalhadores por problemas auditivos.

Na realidade, o fato de apenas um pequeno percentual dos motoristas e cobradores relatar a percepção de algum problema de audição relaciona-se ao fato de as frequências atingidas não interferirem na área da conversação (fala). Outra questão refere-se ao fato de a matriz do nexo técnico-epidemiológico apenas considerar os casos de afastamentos maiores de 15 (quinze) dias. Na maioria dos casos de PAIR, a alteração da audiometria pode ser até grave, mas não causa a incapacidade laboral, porque as frequências da audição atingidas são altas e não comprometem a área da fala. Entretanto, vários daqueles trabalhadores costumam relatar ouvirem zumbidos, sendo a principal causa desta anomalia a Perda Auditiva Induzida por Ruído – PAIR.

Assim, tem-se que a atividade de dirigir ônibus urbanos é uma das mais arriscadas do ponto de vista auditivo em razão das condições de trabalho impostas aos motoristas: a posição habitual do motor destes veículos (principal fonte de ruído ocupacional, instalado na frente, ao lado do motorista); a grande potência deste motor (diesel); o alto nível de ruído do ambiente urbano (principalmente o trânsito); o tempo de exposição (podendo ser superior a 08 horas diárias); a falta de manutenção dos veículos. Recentemente, o Ministério do Trabalho e Emprego, por meio da Portaria nº 340 de 04 de maio de 2000, enquadrou a atividade de motorista de transporte coletivo como um posto de trabalho idêntico ao

²⁶ - FIORINI A. C. Ob. cit.

²⁷ - Em conceituação mais simples, para FREITAS e NAKAMURA, ob. cit., "A PAIR é conceituada como perda auditiva relacionada ao trabalho, com diminuição gradual da acuidade auditiva decorrente da exposição continuada a níveis elevados de pressão sonora."

²⁸ - FIORINI A. C. Ob. cit.

²⁹ - Para FREITAS e NAKAMURA, ob. cit., esta variação está entre 32% e 55% dos trabalhadores.

industrial, com aplicação de toda a legislação trabalhista.

Uma particularidade do trabalho dos motoristas e cobradores de ônibus urbano é a exposição contínua tanto ao ruído do tráfego das vias públicas como ao ruído proveniente da configuração dos veículos utilizados, já que em veículos com motor dianteiro a exposição ao ruído é maior do que os com motor traseiro³⁰. Desta forma, como em qualquer outro ambiente laboral onde o ruído é um fator presente, a saúde auditiva dos motoristas e cobradores do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros deve ser considerada e preservada.

Corroborando com o aludido supra, Fiorini afirma, em sua tese doutoral, que "A comparação dos níveis sonoros entre os dois modelos de ônibus indica que o uso de veículo com motor localizado na região traseira é ideal, visto que apresenta valor inferior ao veículo com motor dianteiro". (g.n.) E complementa o doutrinador, analisando outras teses de pós graduação com o mesmo tema realizadas em diferentes municípios: "A prevalência de traçados audiométricos sugestivos de PAIR em motoristas de ônibus encontrada na presente pesquisa (28,0%) é semelhante à magnitude encontrada em outros estudos realizados nas cidades de Bauru (39%), Curitiba (45,2%), Campinas (32,7%) e São Paulo (46%)"³¹. (g.n.)

E conclui o autor: "Os achados desse estudo sugerem a necessidade da adoção de ações de prevenção à perda auditiva como: manutenção periódica dos veículos, avanços tecnológicos na fabricação dos ônibus, medidas administrativas; sendo essas as melhores formas de prevenção, visto que existe a impossibilidade do uso de EPI auditivo pelos motoristas. Além disso, é ideal que sejam utilizados apenas veículos com motor traseiro, uma vez que esses emitem menor nível de ruído"³². (g.n.)

Com relação à impossibilidade de os motoristas de ônibus utilizarem equipamentos de proteção individual – EPIs – para minimizar os riscos e agressões físicas provenientes do ruído, se deve ao fato de referidos profissionais necessitarem dispor de percepção plena do ambiente à sua volta, não se podendo prejudicar sua percepção auditiva, sob pena de causar acidentes.

O que se depreende da análise dos documentos dos autos (exames audiométricos e programas ocupacionais das empresas) e dos estudos doutrinários é que, quanto ao conforto acústico, os empregados (motoristas e cobradores), bem como os usuários (passageiros) se expõem a um nível de ruído muito acima dos limites de conforto.

Considerando o nível normal da voz humana entre 60 e 65 dB(A), fica clara a impossibilidade de comunicação oral no interior dos ônibus, devendo a conversação entre as

³⁰ - CORDEIRO R. Lima Filho E. C. e NASCIMENTO L. C. R. Associação da perda auditiva induzida pelo ruído com o tempo acumulado de trabalho entre motoristas e cobradores. Caderno de Saúde Pública. 1994; 10(2):210-21.

³¹ - FIORINI A. C. Ob. cit.

³² - FIORINI A. C. Ob. cit.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



pessoas (em especial, entre o motorista e o cobrador) se realizar com voz bastante elevada ou aos gritos (como presenciado pessoalmente pelo subscritor desta peça em inspeção *in loco* em ônibus de diversas empresas do sistema de transporte do Distrito Federal, entre eles, veículos da própria Ré).

Registre-se que a Organização Mundial da Saúde – OMS – estabelece o nível de 50 dB(A) como limite de conforto. Acima deste valor, haverá interferência na comunicação, tornando difícil a conversação entre 02 (duas) pessoas. A mesma Organização fixa o limite de 60 dB(A) para perda de concentração³³.

Ainda, a insalubridade no posto de trabalho dos motoristas e cobradores do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros é analisada pela Norma Regulamentadora 15 (Atividades e Operações Insalubres) da Portaria nº 3.214/78 do Ministério do Trabalho e Emprego. Para níveis médios de ruído de 90 dB(A) para o motorista e 87 dB(A) para o cobrador (valores arredondados para o número inteiro superior, conforme disposição do Anexo I da aludida Norma), a Portaria permite uma exposição (sem proteção) de, respectivamente, 04 (quatro) e 06 (seis) horas diárias.

Como a exposição diária destes trabalhadores é de mais de 08 (oito) horas (podendo chegar a 10 horas de jornada), o trabalho desenvolvido pelos motoristas e cobradores de ônibus se caracteriza como uma atividade insalubre, de grau médio a alto, indicando que existe risco grave e iminente destes obreiros de se enquadrarem em Perda Auditiva Induzida por Ruído – PAIR (artigo 189 da Consolidação das Leis do Trabalho³⁴).

A Norma Regulamentadora 15, do Ministério do Trabalho, em seu Anexo I, estabelece um limite de 85 dB (A) para 08 (oito) horas de exposição (86dB para 07 hs; 87db para 06 hs; 88dB para 05 hs).

Constata-se, pelas audiometrias realizadas pela empresa prestadora de serviço (Ré), que os trabalhadores (em especial, motoristas e cobradores) apresentam perdas auditivas induzidas por ruído e também estão expostos a fontes geradoras de ruído em seus respectivos ambientes laborais. Portanto, há nexos causal inequívoco entre as perdas auditivas e suas atividades laborativas.

Desta maneira, torna-se imprescindível adotar medidas corretivas e preventivas para corrigir as falhas existentes e conservar o meio ambiente laboral saudável e seguro.

A Norma Regulamentadora 09, em seu item 9.3.6.2, estabelece que “*deverá ser objeto de controle sistemático as situações que apresentem exposição ocupacional acima dos*

³³ BERGUND e LINDVALL, 1995. Disponível em: <http://www.noisesolutions.com/uploads/images/pages/resources/pdfs/WHO%20Community%20Noise.pdf>. Acesso em 21/07/2012.

³⁴ - Art. 189 - “Serão consideradas atividades ou operações insalubres aquelas que, por sua natureza, condições ou métodos de trabalho, exponham os empregados a agentes nocivos à saúde, acima dos limites de tolerância fixados em razão da natureza e da intensidade do agente e do tempo de exposição aos seus efeitos.”



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



níveis de ação, conforme indicado nas alíneas que seguem (...) b) para o ruído, a dose de 0,5 - dose superior a 50% -, conforme critério estabelecido na NR-15, anexo 1, item 6".

A Norma Regulamentadora 07, em seu Anexo 1, item 6.1, estabelece que "em presença de trabalhador cujo exame audiométrico de referência se enquadre no item 4.1.2, ou algum dos exames audiométricos sequenciais se enquadre nos itens 4.2.1 ou 4.2.2 ou 4.2.3, o médico coordenador do PCMSO, ou o encarregado pelo mesmo do exame médico, deverá: (...) c) participar da implantação, aprimoramento e controle de programas que visem à prevenção da progressão da perda auditiva do trabalhador acometido e de outros expostos ao risco (...)".

A Ordem de Serviço 608 do INSS, que instituiu o Programa de Conservação Auditiva - PCA -, diz que "Em se tendo o nível de pressão sonora elevado como um dos agentes de risco levantados por esse programa, a empresa deve organizar sob sua responsabilidade um Programa de Conservação Auditiva - PCA".

Ainda, na mesma Ordem de Serviço: "Para que seja eficaz, um PCA deve conter, basicamente, as seguintes etapas: 1) Monitorização da exposição à pressão sonora elevada; 2) Controles de engenharia e administrativos; 3) Monitorização audiométrica; 4) Indicação de Equipamentos de Proteção Individual - EPI; 5) Educação e motivação; 6) Conservação de registros; 7) Avaliação da eficácia e eficiência do programa (...) As medidas de controles de engenharia e administrativas são os elementos mais importantes de um PCA - pois somente por meio da redução do nível de pressão sonora ou da exposição é que se consegue prevenir os danos ocasionados pelo nível de pressão sonora elevado".

A Lei nº 8.213/91, em seu artigo 20, dispõe que "Consideram-se acidente do trabalho... as seguintes entidades mórbidas: (...) II - doença do trabalho, assim entendida a adquirida ou desencadeada em função de condições especiais em que o trabalho é realizado e com ele se relacione diretamente"

O artigo 22 da referida Lei diz que "A empresa deverá comunicar o acidente do trabalho à Previdência Social até o 1º (primeiro) dia útil seguinte ao da ocorrência" e o artigo 23 dispõe: "Considera-se como dia do acidente, no caso de doença profissional ou do trabalho, a data do início da incapacidade laborativa para o exercício da atividade habitual, ou o dia da segregação compulsória, ou o dia em que for realizado o diagnóstico, valendo para este efeito o que ocorrer primeiro".

Importa destacar, também, para contribuir com o aprofundamento da tese que ora se entabula, os efeitos nocivos do agente físico ruído ocupacional à saúde dos indivíduos considerados como um todo.

Como visto, o primeiro efeito a ser considerado é a perda auditiva, sendo que, de início, ocorre a lesão com relação às frequências mais altas (acima de 4.000 Hz) e, após, com referência às frequências mais baixas, as quais também são afetadas. Caso não seja realizada a



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

devida avaliação periódica da audição dos trabalhadores, acompanhando a série histórica de seus exames audiométricos (admissional, periódicos, de troca de função e demissionais), estes somente perceberão esta perda da audição quando a mesma já estiver nas frequências de conversação³⁵.

Desta forma, por se tratar de sentido irrecuperável do ser humano, ao perceber a perda auditiva, esta já terá afetado de forma negativa sua vida e sua capacidade laboral. Ainda, as pessoas que perdem a audição de forma parcial podem sofrer, também, com um zumbido constante ou intermitente em seus ouvidos, sendo esta uma queixa constante dos motoristas e cobradores de ônibus.

Conforme artigo publicado pela Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho - Fundacentro, órgão ligado ao Ministério do Trabalho e Emprego, *"O risco de perda auditiva varia de pessoa para pessoa e começa a ser significativo quando o trabalhador é submetido continuamente a um nível de exposição diária ao ruído superior a 80 dB(A)."*³⁶

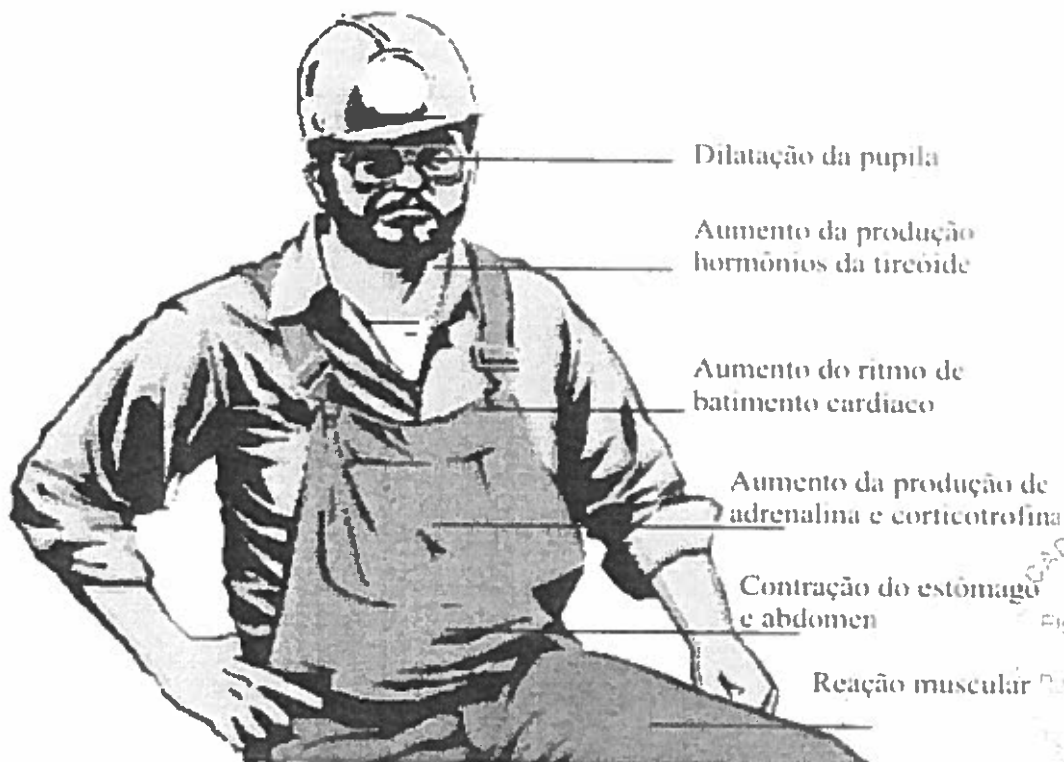
Ademais, cumpre salientar que, embora a lesão auditiva seja a mais conhecida, este não é o único prejuízo da exposição do ser humano em demasia ao ruído, podendo ocasionar, também, problemas cardiovasculares, digestivos e psicológicos. *"De acordo com a Organização Mundial de Saúde (...) a partir de 55 dB pode haver a ocorrência de estresse leve, acompanhado de desconforto. O nível de 70 dB é tido como o nível inicial do desgaste do organismo, aumentando o risco de infarto, derrame cerebral, infecções, hipertensão arterial e outras patologias"*³⁷, como se observa na figura a seguir:



³⁵ - REIMBRECHT, Elsa Fernanda e DOMINGUES, Gabriele de Souza: *A correlação entre tempo e níveis de exposição ao agente ruído para caracterização da atividade especial*. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9798>. Acesso em 21/07/2012.

³⁶ - Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho - Fundacentro. Disponível em: <<http://sstmpe.fundacentro.gov.br/Anexo/Ruido.pdf>>. Acesso em 21/07/2011.

³⁷ - PORTELA, Bruno Sérgio. *Análise da exposição ocupacional ao ruído em motoristas de ônibus urbanos: avaliações objetivas e subjetivas*. Curitiba, 2008. p. 34. Disponível em: <http://www.pgmeec.ufpr.br/dissertacoes/dissertacao_103_bruno_sergio_portela.pdf>. Acesso em 21/07/2011.



Efeito do ruído no corpo humano³⁸

Com relação ao estado psicológico, o ruído altera-o substancialmente, ocasionando, também, irritabilidade, distúrbios do sono, déficit de atenção e concentração, cansaço crônico e ansiedade, entre outros efeitos danosos. Devido à existência de poucos estudos relativos ao tema, na maior parte das vezes, quando o trabalhador procura auxílio para tratamento de sua patologia psicológica, esta não é associada ao ruído ocupacional, o que dificulta ou impede o correto tratamento e o afastamento do fator estressor.

O efeito psicológico pode ser considerado um dos mais graves decorrentes do ruído, vez que sua ação pode ocorrer com pouco tempo de exposição. Com referência às demais patologias, ocorrem progressivamente ao longo de anos de exposição ao agente físico insalubre ruído. Além disso, como o estado psicológico de um indivíduo acaba alterando o bom funcionamento de seu organismo como um todo, principalmente no que se relaciona ao sistema cardiovascular (circulação sanguínea e coração), a exposição excessiva ao ruído ocupacional ocasiona diversas modificações em seu estado normal de saúde, podendo acarretar, principalmente, mudanças na secreção de hormônios, influenciando na pressão arterial e no metabolismo corporal, aumentando os riscos de doenças cardiovasculares, como o infarto agudo do miocárdio³⁹.

³⁸ - GIULIANI, Alessandro. *O nível de ruído próximo aos motoristas de ônibus urbano na cidade de Porto Alegre, RS*. Disponível em: <<http://www.liberato.com.br/upload/arquivos/0119071114234025.pdf>>. Acesso em 21/07/2011.

³⁹ - Maschke, C. *apud PORTELA, Bruno Sérgio* Ob. cit.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Com relação ao déficit de atenção e concentração provocado pela exposição excessiva ao ruído, pode-se destacar que este aumenta sensivelmente o tempo de resposta aos estímulos externos, com o consequente aumento do risco de acidentes, inclusive de trabalho, o que, por si só, é prejudicial à boa prestação dos serviços, mormente em se considerando que se trata do transporte coletivo de passageiros em área urbana.

Além disso, também podem ser ocasionadas doenças gástricas em virtude da maior secreção do suco biliar, ensejando o aparecimento de gastrite e úlcera nervosa.

Uma última consequência decorrente da perda auditiva induzida por ruídos, e que se faz importante referenciar, é a concessão de aposentadoria especial, sendo esta uma espécie de aposentadoria por tempo de contribuição que possui o requisito básico do período contributivo necessário minorado em virtude da exposição a agentes insalubres (sejam físicos, químicos ou biológicos) ou perigosos, no caso, quando o trabalhador completar 25 (vinte e cinco) anos de tempo de serviço especial. Caso o trabalhador não tenha exercido a integralidade de seu labor em serviço considerado insalubre ou perigoso, é possível converter este tempo em comum mediante a utilização de um fator de conversão. No caso do homem, seu tempo comum é multiplicado pelo fator 1.4, enquanto que para a mulher é multiplicado por 1.2.

Ao criar esta espécie de benefício, o legislador teve como intuito proteger a saúde daquele trabalhador que teve sua higidez afetada ou ameaçada pela exposição a agentes insalubres ou perigosos, como é o caso dos motoristas e cobradores de ônibus do sistema de transporte coletivo urbano. Com isso, houve a preocupação de igualar aquele segurado que exerce atividade profissional potencialmente ensejadora de danos à sua saúde ocupacional com os demais trabalhadores, proporcionando-lhe a concessão da aposentadoria em tempo reduzido de labor. Trata-se, pois, de aplicação do Princípio Constitucional da Igualdade.

Assim, "A presunção da norma é de que o trabalhador que exerceu atividades em condições especiais teve um maior desgaste físico ou teve sua saúde ou integridade submetidas a riscos mais elevados, sendo merecedor da inatividade voluntária em tempo inferior àquele que exerceu atividades comuns, com o que se estará dando tratamento equânime aos trabalhadores".⁴⁰ (g.n.)

Este tipo especial de aposentadoria visa, portanto, à equalização entre um trabalhador exposto a agentes agressores à sua saúde, como no caso dos motoristas e cobradores submetidos ao ruído intenso nos ônibus, durante longas jornadas em condições adversas, e aquele que não teve sua higidez afetada em razão do labor desenvolvido em sua atividade profissional.

Importante registrar que as normas do reconhecimento da especialidade na aposentadoria caracterizam as atividades profissionais e os agentes agressores à saúde do trabalhador que a ensejam. Embora nas normas regulamentares da matéria haja uma relação de

⁴⁰ - MIRANDA, Jediael Galvão. *Direito da Seguridade Social: Direito Previdenciário, Infortunistica, Assistência Social e Saúde*. Rio de Janeiro, Campus Jurídico, 2007, p. 209.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

agentes cuja exposição enseja o enquadramento nesta especialidade previdenciária, esta relação não é exaustiva, havendo especificidades que ensejam a flexibilização de sua análise, podendo ocorrer o enquadramento de outros casos quando a perícia técnica judicial apontar a existência efetiva do risco à saúde e higidez, física e psíquica, do trabalhador segurado, constatando que a atividade profissional é insalubre, perigosa ou penosa.

Assim, no caso específico do agente físico ruído ocupacional, existe omissão da legislação em relação ao trabalhador que exerce atividades de forma prejudicial à sua saúde ocupacional. Destarte, deve o Magistrado, ao julgar um caso concreto, levar em consideração os princípios da interpretação extensiva da norma previdenciária, a aplicação subsidiária das normas trabalhistas e, sobretudo, o Princípio Constitucional da Igualdade, interpretando a real intenção legislativa.

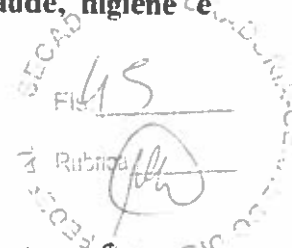
_____ Desta forma, como a legislação previdenciária faz diferenciação entre o trabalhador que exerce funções potencialmente prejudiciais à sua saúde e aquele que não as exerce, de modo a igualá-los na medida em que eles se desigalam, também o deve fazer com relação a quem efetivamente exerça atividades profissionais nocivas à saúde (como no caso dos motoristas e cobradores do sistema de transporte público de passageiros), embora os agentes físicos não estejam previstos nas normas regulamentares ou caso estes não prevejam a situação atípica de trabalho do segurado. Destarte, restando comprovado que a atividade é efetivamente lesiva à saúde físico-psíquica do obreiro, deve ser concedida a aposentadoria especial, cumpridas as demais exigências legais.

Por todo o exposto, denota-se que o uso de veículos com motor localizado na seção traseira é a opção mais racional para solução do problema de adoecimento ocupacional dos motoristas e cobradores do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, pois apresenta valores de emissão de ruído ocupacional significativamente inferiores ao veículo com motor dianteiro, garantindo a preservação da saúde, higiene e segurança laborais.

V.3.1.a) Dos empregados com exames sugestivos de **PERDA AUDITIVA**

A audiometria é o controle biológico realizado para os trabalhadores expostos a ruído ocupacional e, portanto, deve obedecer às diretrizes listadas nas normas vigentes. A Norma Regulamentadora 07 do Ministério do Trabalho estabelece parâmetros mínimos para a avaliação e o acompanhamento da audição do trabalhador por intermédio da realização de exames audiológicos de referência e sequenciais.

Em seu item 2.1 define que *“as alterações dos limiares auditivos, do tipo sensorioneural, decorrente da exposição ocupacional sistemática a níveis de pressão sonora elevados, tem como características principais a irreversibilidade e a progressão gradual com o*





Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



tempo de exposição ao risco. A sua história natural mostra, inicialmente, o acometimento dos limiares auditivos em uma ou mais frequências da faixa de 3.000 a 6.000 Hz. As frequências mais altas e mais baixas poderão levar mais tempo para serem afetadas. Uma vez cessada a exposição, não haverá progressão da redução auditiva”.

Esclarecendo, caracteriza-se como alteração dos limiares auditivos do tipo sensorioneural os problemas ligados à percepção do som devido a um dano na cóclea, localizada no ouvido interno. E define-se como pressão sonora elevada a exposição a ruído acima de **85 dB** em um período de 08 (oito) horas ou a níveis que superem os limites de exposição estabelecidos no Anexo 1 da Norma Regulamentadora 15 do Ministério do Trabalho e Emprego.

O audiograma é composto de uma faixa horizontal para aferição da frequência, medida em hertz – Hz –, e outra vertical para o nível de pressão sonora, aferida em decibéis - dB. A audiometria é sempre realizada bilateralmente.

A título de exemplificação, há diversos casos nestes autos que podem ser considerados exemplos ilustrativos de enquadramento em Perda Auditiva Induzida por Ruído – PAIR –, estando os mesmos marcados de **VERDE** no relatório do Inquérito Civil Público em face da Ré.

Desta maneira, as audiometrias destes empregados exemplificam os casos considerados como sugestivos de perda auditiva induzida por níveis de pressão sonora elevados e enquadram-se no item 4.1.2 da Norma Regulamentadora 07 do Ministério do Trabalho, pois apresentam os audiogramas com características semelhantes.

Para efeito de interpretação dos resultados, conforme item 4.1.2 do Anexo I, da Norma Regulamentadora 07, “São considerados sugestivos de perda auditiva induzida por níveis de pressão sonora elevados os casos cujos audiogramas nas frequências de 3.000 e/ou 4.000 e/ou 6.000 Hz, apresentam limiares auditivos acima de 25 dB (NA) e mais elevados do que nas outras frequências testadas, estando estas comprometidas ou não, tanto no teste da via aérea quanto da via óssea, em um ou em ambos os lados”.

Portanto, os empregados da Ré que possuem exames sugestivos de perda auditiva induzida por ruído são aqueles que apresentam perda auditiva sensorioneural que acomete primeiramente as frequências entre 3.000 e 6.000 Hz e apresentam limiares auditivos acima de 25 decibéis, com um gráfico/curva com característica de entalhe ou gota acústica (em formato de “V”). As perdas auditivas têm como características serem, usualmente, bilaterais, simétricas, irreversíveis e, se persistir a exposição, também progressivas.

V.3.1.b) Dos empregados com exames sugestivos de **DESQUADRAMENTO de perda auditiva**



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Por outro lado, são diversas as audiometrias realizadas em exames periódicos dos empregados da Ré que possuem laudo audiológico como audição normal, pois possuem limiares auditivos abaixo ou igual a 25 dB (marcadas de **VERMELHO** nos relatórios dos Inquéritos Cíveis Públicos) nas frequências testadas. Porém, devem ser, na verdade, considerados como sugestivos de desencadeamento de perda auditiva, pois apresentam um gráfico/curva com alterações do tipo sensorioneural e têm como características o acometimento inicial dos limiares auditivos em uma ou mais frequências da faixa de 3.000 a 6.000 Hz.

Estas audiometrias exemplificam os audiogramas considerados como **sugestivos de desencadeamento de perda auditiva** induzida por níveis de pressão sonora elevados conforme item 4.2.1 da Norma regulamentadora 07 do Ministério do Trabalho e Emprego.

Para efeito de interpretação dos resultados conforme item 4.2.1 do Anexo I da Norma regulamentadora 07, *“São considerados sugestivos de desencadeamento de perda auditiva induzida por níveis de pressão sonora elevados, os casos em que os limites auditivos em todas as frequências testadas no exame audiométrico de referência e no sequencial permanecem menores ou iguais a 25 dB (NA), mas a comparação mostra uma evolução dentro dos moldes definidos no item 2.1 desta norma”*.

Portanto, os empregados da Ré que apresentam exames sugestivos de desencadeamento de perda auditiva são todos aqueles que mostram limiares auditivos menores ou iguais a 25 dB(NA), em todas as frequências examinadas, mas possuem alterações do tipo sensorioneural e acometimento inicial dos limiares auditivos em uma ou mais frequências da faixa de 3.000 a 6.000 Hz.

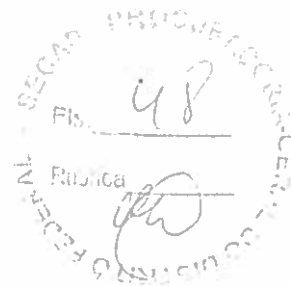
V.3.2) DOS CONSTRANGIMENTOS FÍSICOS DECORRENTES DO AGENTE FÍSICO VIBRAÇÃO

A vibração de corpo inteiro (VCI) é um estímulo frequentemente presente em muitas atividades laborais, expondo trabalhadores em diversas operações e situações, tais como na indústria do transporte (ônibus, caminhões, motocicletas, veículos em geral); indústria da construção civil (motoniveladoras, pás carregadeiras, tratores de esteira); transporte ferroviário (trens, metrô); equipamentos industriais (ponte-rolante, empilhadeira); máquinas agrícolas (tratores, colheitadeiras); helicópteros; embarcações e veículos fora-de-estrada usados em mineração.

O tópico mais recorrente na literatura sobre o tema refere-se aos efeitos adversos na coluna vertebral do indivíduo, devido à exposição ao agente físico vibração, como lombalgia, degeneração precoce da região lombar e hérnia de disco.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Como visto, uma característica da realidade laboral dos motoristas e cobradores de ônibus urbano é a exposição constante ao ruído ocupacional e o consequente risco de perda auditiva induzida por ruído – PAIR.

Entretanto, os problemas de saúde ocupacional se agravam quando há **concomitância dos 02 (dois) fatores de risco, vibração e ruído**, configurando, assim, uma **exposição combinada** amplificadora da mudança temporária de limiar de audição, sendo os resultados sobre a audição dos trabalhadores ainda mais negativos, pois mais intensos em seus organismos.

Pesquisas observacionais compararam grupos de trabalhadores com exposições similares ao ruído, mas distintas em relação à vibração (VCI), e constataram que o **agente físico vibração contribuiu diretamente para o desenvolvimento do dano permanente à audição**⁴¹. A este respeito, os valores elevados da exposição à VCI observados revelaram situações expressivas de risco à medida em que superam em muito o limite de tolerância para 08 (oito) horas de jornada estabelecido pela ISO-2631(1985), que é de 0,63 m/s².

Logo, são notórias a inadequação do posto de trabalho e a importância de intervenções ergonômicas para evitar o agravamento da saúde ocupacional dos motoristas e cobradores de ônibus da Ré, sendo as medidas mais acertadas e efetivas para evitar estes agravamentos ocupacionais: a) **a instalação de motores traseiros nos veículos, com isolamento acústico e baixa combustão, reduzindo a emissão de ruídos e vibrações prejudiciais à saúde dos trabalhadores** em comento, b) **a instalação de câmbio automático em todos os veículos do transporte coletivo de passageiros**, reduzindo sensivelmente a vibração quando de sua utilização pelos motoristas. Outras medidas de prevenção que devem ser implantadas são a seleção de veículos dotados de suspensão mais adequada do chassi, bem como para o assento; a manutenção constante, sistemática e apropriada dos ônibus; e a re-estruturação da característica do pavimento das ruas.

V.3.3) DOS CONSTRANGIMENTOS FÍSICOS E MENTAIS – O OLHAR DA ERGONOMIA NOS POSTOS DE TRABALHO DE MOTORISTAS E COBRADORES

A ergonomia é o estudo da adaptação do trabalho ao homem. Assim, a ergonomia ocupacional trata das adaptações dos postos de trabalho às características dos trabalhadores. Na prática, o indivíduo é que sempre se adapta ao trabalho, e não o contrário. O artigo 16 da Convenção nº 155/81 da Organização Internacional do Trabalho - OIT, ratificada pelo Brasil, adotando rígida política de proteção do trabalhador, determina que o ambiente laboral deve ser adaptado, na medida do possível, ao trabalhador, e não o contrário:

⁴¹ - SILVA, Luiz Felipe e MENDES René. *Exposição combinada entre ruído e vibração e seus efeitos sobre a audição de trabalhadores*. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-89102005000100002&script=sci_arttext>. Acesso em 22/07/2012.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



“Art. 16 – Deverá ser exigido dos empregadores que, à medida que for razoável e possível, garantam que os locais de trabalho, o maquinário, os equipamentos e as operações e processos que estiverem sob seu controle são seguros e não envolvem risco algum para a segurança e saúde dos trabalhadores.”

Por isso a ergonomia é importante, pois parte do conhecimento, individual e coletivo, dos trabalhadores para fazer o projeto de trabalho de acordo com as limitações e capacidades do ser humano.

Como já mencionado, os motoristas e cobradores de ônibus da Ré trabalham na postura sentada, o que, por si só, coloca a coluna vertebral em uma posição anormal, pois reduz a curvatura lombar, comprimindo os discos intervertebrais. Os indivíduos que mantêm uma postura sentada incorreta por tempo prolongado provocam tensão muscular e diminuição da circulação de oxigênio no organismo, resultando em dores, sensação de cansaço muscular e o aparecimento de patologias, como a fibromialgia⁴².

Desta forma, as poltronas dos motoristas e cobradores da empresa-ré devem ser anatômicas, reguláveis, acolchoadas, com suspensão e amortecimento hidráulico ou similar e estar posicionadas, no caso dos motoristas, de acordo com o volante, os pedais, painéis e para-brisa; o assento deve ter largura entre 40 cm e 50 cm e profundidade entre 38 cm e 45 cm. A distância entre o encosto e o centro do volante deve estar entre 54 cm e 70 cm, além de necessária a observância do disposto na Norma Brasileira ABNT NBR 1557:2009, a qual versa sobre “*Transportes, Especificações Técnicas para Fabricação de Veículos de Características Urbanas para Transporte Coletivo de Passageiros*”.

Pelo que retrata a realidade, as condições laborais dos motoristas e cobradores do transporte público urbano de passageiros estão entre as piores das atividades profissionais, vez que, como ocorre no presente caso, os assentos são duros e desconfortáveis, produzindo efeitos negativos na coluna vertebral. Também, a visibilidade durante a noite é prejudicada, pois há reflexos da iluminação pública nos para-brisas. O painel, devido à experiência profissional dos motoristas, é pouco consultado e tem sua visibilidade prejudicada pelo brilho das peças cromadas ou por reflexos da luz (externa e/ou interna) nos vidros dos mostradores. Os controles (luminosos e de portas) são de difícil acesso. A alavanca de mudança de marcha (câmbio) é de difícil manuseio, o que contribui para aumentar o cansaço. O aro do volante é mal dimensionado e mal posicionado, e sua barra deveria ser ajustável à altura dos motoristas. Os retrovisores também são mal dimensionados⁴³.

V.3.3.a) Estudo de caso: análise do posto de trabalho do motorista de ônibus urbano. Problemas observados e intervenção ergonomizadora

⁴² - PUC Rio. *O olhar da Ergonomia no posto de trabalho e no motorista de ônibus urbano*. Disponível em <http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/Ergonomia_Motorista_Onibus.pdf>. Acesso em 22/07/2012.

⁴³ - *O olhar da Ergonomia no posto de trabalho e no motorista de ônibus urbano*. Ob. cit.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



De conformidade com o estudo que ora se utiliza como referência⁴⁴, o trabalho dos motoristas exige uma grande quantidade de tarefas que são executadas simultaneamente. As principais tarefas realizadas na condução de um veículo (ônibus) são, em apertada síntese: frear, acelerar, olhar os sinais, abrir e fechar as portas, controlar os mostradores, acionar os botões, olhar os retrovisores e controlar o volante.

Desta forma, a atividade do motorista de ônibus é conduzir os usuários do sistema de transporte a um local determinado. O motorista realiza a tarefa de transportar passageiros com os meios que lhe são disponíveis (sendo o veículo o meio de condução) e dentro das condições estabelecidas não só pela conformação do espaço físico do posto de comando, mas, também, pelas regras impostas pela empresa concessionária do serviço público (empregador). A atividade é bastante complexa, ativando funções fisiológicas e mentais, pois o motorista se desloca para acionar comandos; escuta ruídos e sinais, decodificando-os como possíveis anomalias mecânicas; comunica-se com o passageiro e o cobrador; planeja suas ações de acordo com situações momentâneas, entre outras funções.

Além disso, dentro do ambiente em que se desenvolve a tarefa, podem ocorrer os mais variados desvios imprevistos: variações climáticas (como chuva, neblina, granizo, ventos etc.); passageiros que solicitam a parada do veículo em pontos não especificados; uma obstrução em estradas ou ruas (que rompem completamente a planilha de horários estabelecidos); engarrafamentos imprevistos que interrompam a viagem, entre outros, reforçando alguns constrangimentos impostos ao motorista de ônibus.

Também as condições ambientais desfavoráveis podem tornar-se uma grande fonte de tensão na execução das tarefas, em qualquer situação de trabalho. Estes fatores podem causar desconforto, insatisfação, aumentar o risco de acidentes, diminuir a produtividade, aumentar os custos e causar danos consideráveis à saúde de aludidos profissionais.

O trabalho dos motoristas profissionais de transporte coletivo urbano de passageiros no Brasil é caracterizado por ser rotineiro e por apresentar condições laborais inadequadas, tais como jornadas excessivas, veículos inapropriados, noites mal dormidas, hábitos alimentares inadequados, violência urbana, intempéries climáticas, condições do tráfego e do trajeto das vias, entre outras, que ocasionam o adoecimento e o afastamento previdenciário em série e em massa destes trabalhadores.

Como visto, o labor destes profissionais consiste em fazer contínuos deslocamentos, levando e trazendo pessoas aos destinos predeterminados. Sob este ponto de vista, o local de trabalho pode ser dividido em 02 (dois): um “macro” - que é o trânsito, nas vias públicas; e um “micro” - que é o próprio ônibus⁴⁵. Por esta peculiar característica, nenhum outro profissional

⁴⁴ - *O olhar da Ergonomia no posto de trabalho e no motorista de ônibus urbano*. Ob. cit.

⁴⁵ - Conforme Portaria MTE nº 340, de 04 de maio de 2000.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



sofre tanto as pressões do ambiente viário quanto os motoristas de transporte público urbano.

Por conseguinte, as dores na coluna vertebral e nos membros superiores são referidas constantemente por motoristas, principalmente os que dirigem por tempo prolongado. Esta queixa de dor está associada à permanência na posição sentada, às constantes inclinações, rotações do tronco, vibrações, bem como à contração permanente de determinados grupos musculares⁴⁶.

Some-se a isso o fato de os motoristas de ônibus estarem expostos a uma série de condições adversas que podem causar problemas cardiovasculares, músculo-esqueléticos, problemas gastrointestinais, respiratórios e psíquicos.

Analisando os postos de trabalho dos motoristas de ônibus, que demandam mais cuidados pela especialidade na execução de suas atividades (transporte de passageiros), os mesmos são compostos pelo assento, que pode ser regulado em altura e distância do volante; câmbio manual (geralmente); volante; painel onde se encontram diversas informações, como o velocímetro, o combustível, botões que acendem a luz interna do ônibus, regulam a luz do painel; alavanca de abertura de porta de saída e entrada dos passageiros; retrovisores interno (01) e externos (02, um em cada lateral do veículo); e pedais.

São vários os problemas observados na realização das tarefas cotidianas pelos motoristas de ônibus:

A) Problemas acionais

O motorista realiza, em média, 5.000 (cinco mil) trocas de marcha por jornada. O trabalho que o membro superior direito realiza é caracterizado como de grande repetição. Este excesso de movimentos repetitivos poderá levar à inflamação dos tendões (a denominada tendinite de repetição). Uma vez instalada, ocasionará dor, diminuição da amplitude de movimentos, absenteísmo, depressão, queda de produtividade, entre outros problemas de saúde ocupacional.

Ainda, grande parte dos motoristas apresenta o ombro direito deprimido em relação ao esquerdo, a cabeça inclinada para a esquerda, anteriorizada, e sente dores nestas partes do corpo⁴⁷.

Além disso, percebe-se que o volante e o câmbio, em muitas vezes, com o manuseio, soltam uma “tinta” que suja as mãos dos motoristas e, por esta razão, estes costumam usar “paninhos” para evitar que fiquem com a mão suja (preta).

⁴⁶ - FERRANTI, Iane Raquel. *Cinesioterapia Laboral para Lombalgia em Motoristas de Transporte Escolar de uma Instituição do Vale dos Sinos*. RS. Disponível em <<http://ged.feevale.br/bibvirtual/Monografia/MonografiaIaneFerranti.pdf>>. Acesso em 22/07/2012.

⁴⁷ - COSTA, Elisângela Azevedo Viana Gomes. *Estudo dos Constrangimentos Físicos e Mentais sofridos pelos motoristas de ônibus urbano da Cidade do Rio de Janeiro*. Disponível em <http://www.maxwell.lambda.ele.puc-rio.br/Busca_etds.php?strSecao=resultado&nrSeq=9036@1>. Acesso em 22/07/2012.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Assim, os movimentos repetitivos levam o motorista de ônibus a adquirir uma postura inadequada, podendo ocasionar constrangimentos físicos permanentes que podem levar, também, à insatisfação com o exercício profissional.

B) Problemas informacionais

No decorrer do dia, a luz solar incide sobre o painel do veículo, dificultando a visualização dos itens (informações de velocidade, quantidade de combustível, entre outros) nele contidos.

C) Problema interfacial

O motor dianteiro, ao lado do posto de trabalho do motorista, restringe a entrada e saída do local de trabalho (além de provocar ruído intenso acima dos limites de tolerância), levando o motorista a ter que elevar as pernas para entrar em seu posto.

Também, os motoristas de ônibus permanecem sentados por muito tempo, causando má postura, distúrbios musculoesqueléticos (como a lombalgia), má circulação sanguínea, varizes, hemorroidas, hérnias de disco, edema de membros inferiores e dores musculares em geral.

Com referência à postura sentada, por melhor que seja, sempre acaba impondo uma carga biomecânica significativa sobre os discos intervertebrais (cerca de 40%, em especial da região lombar) e lombares, principalmente. Quando esse trabalho sentado proporciona pouca movimentação, acaba ocorrendo uma carga estática sobre certos segmentos corporais que, embora possa não ser intensa, se muito prolongada, é associada à inércia músculo-ligamentar, podendo, deste modo, produzir fadiga muscular e, conseqüentemente, dor⁴⁸. Este fator, associado à falta de atividade física, acaba sendo um fator crucial para a perda da flexibilidade e no aparecimento de lombalgia.

Deste modo, o ato de se sentar faz repousar os membros inferiores, mas transmite o peso do tronco para a região lombar baixa, gerando pressão. Além disso, a coluna vertebral da pessoa sentada permanece submetida às pressões de carga, apesar do indivíduo se sentir “em repouso”. Este aumento da pressão nos discos, coxas e nádegas, acrescido de uma postura inadequada, quando mantida por longos períodos de tempo (jornada laboral), são fatores fundamentais no surgimento de problemas físicos, fadiga e sintomatologia de desconforto⁴⁹.

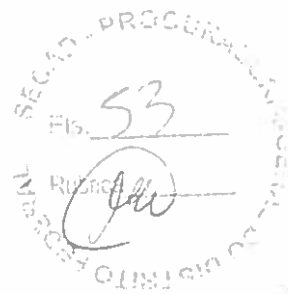
A lombalgia (ou dor lombar) pode ser caracterizada por um quadro de desconforto, fadiga ou rigidez muscular localizada no terço inferior da coluna vertebral, sendo observada em 50% (cinquenta por cento) a 90% (noventa por cento) dos adultos, e é uma das

⁴⁸ - FERRANTI. Ob. cit.

⁴⁹ - FERRANTI. Ob. cit.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



principais causas de incapacidade física em indivíduos com menos de 45 (quarenta e cinco) anos⁵⁰. A lombalgia se manifesta quando a coluna lombar se coloca em cifose, isto é, com uma curvatura inversa ao normal, e essa posição pode ser induzida pela presença de um encosto, o que leva à sensação de peso, fadiga e, eventualmente, dor.

O tipo mais simples de dor lombar ocorre quando se permanece durante muito tempo na mesma postura, com a cabeça inclinada para frente (como acontece com os motoristas de ônibus rodoviários), e pode ser aliviada com mudanças frequentes de postura. Por fim, para o tratamento das lombalgias, é importante que ele seja precoce e eficaz, mas o mais importante é saber como prevenir o seu aparecimento e, na questão específica dos motoristas (e cobradores) do transporte público de passageiros, isto ocorre com a adequação ergonômica do mobiliário (assentos, painéis de comando e plano de trabalho – neste último caso, do cobrador).

Ainda, tem-se que o diâmetro do volante é grande, o que leva o motorista a realizar movimentos de grande amplitude, forçando o tronco a ajudar os braços no movimento.

Também o motorista não tem todos os botões ao seu alcance na postura sentada com a coluna ereta. Para acioná-los, ele precisa realizar movimentos de inclinação de tronco e flexão de ombro com o cotovelo estendido.

Por fim, o profissional realiza movimentos de inclinação e rotação da cabeça, com uma inclinação e rotação do tronco, quando precisa fazer alguma manobra e olhar pelos espelhos retrovisores laterais.

D) Problema físico ambiental

Os ruídos do motor, associados aos ruídos do interior e do exterior dos veículos, estão acima dos limites permitidos. O ruído ocupacional elevado constante pode causar cefaleia, estresse e perda ou diminuição da capacidade auditiva.

A vibração do veículo é grande, e o péssimo estado das vias públicas agrava o problema. A vibração em excesso pode levar a uma hérnia discal, entre outros problemas de saúde.

E) Problema químico-ambiental

Os motoristas também se expõem a elementos tóxicos provenientes da eliminação da fumaça do motor, que elimina gás carbônico (CO²).

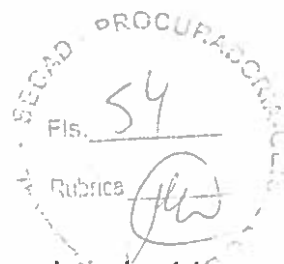
F) Problema organizacional

Ainda, é frequente a realização das atividades de motorista em hora extra praticamente todos os dias (sem nem sempre receber por isso). O motorista profissional tem um

⁵⁰ - FERRANTI. Ob. cit.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



limite de horário mínimo para realizar um percurso simples. Se ele chegar antes deste horário previsto, é punido. Quando o motorista pega um engarrafamento e demora o dobro do tempo para realizar o percurso, consequentemente atrasará as demais corridas que terá que fazer. Com isso, ele não encerra habitualmente suas atividades no horário que deveria e, em geral, não recebe por este trabalho em sobrejornada, pois os empregadores, em geral, somam as horas extras e as convertem em folga aos motoristas.

G) Problema cognitivo

O motorista recebe inúmeras informações que devem ser codificadas por ele e processadas instantaneamente para que o mesmo consiga responder a estes estímulos. Ao mesmo tempo ele observa o sinal luminoso, os veículos da frente, os veículos situados em posição lateral a ele, o ponto de ônibus, o movimento dentro e fora do ônibus, escuta a campainha, entre outras tantas tarefas e informações que ele tem que receber e executar ao longo de toda a jornada laboral, o que pode causar, ao final do dia, cansaço mental, gerando irritabilidade, estresse ou outros sintomas que demonstrem esse cansaço.

O motorista deve, também, memorizar e mapear todos os pontos de parada de seu itinerário. Ele só pode parar nos pontos permitidos àquela linha, sob pena de repreensão pelos fiscais da empresa, que ficam espalhados pelos pontos a fim de observar e repreender os motoristas, e até levar aos superiores hierárquicos as faltas cometidas pelos trabalhadores.

H) Problemas biológicos

Os motoristas (e cobradores) se submetem a problemas de falta de higiene adequada e tempo insuficiente para as necessidades fisiológicas devido à pausa entre um itinerário e outro ser muito curta (3 minutos, em média), o que impede, ainda, que os trabalhadores se alimentem de forma inadequada, levando os mesmos a ingerirem alimentos gordurosos e sem nutrientes.

I) Problemas naturais

A exposição constante ao sol pode levar ao envelhecimento precoce, câncer de pele, queda de pressão arterial e insolação.

J) Sugestões preliminares de melhorias (de acordo com o estudo)

Assim, após analisar, com olhar ergonômico, as tarefas desenvolvidas pelos motoristas em seus postos de trabalho, como no caso dos autos, conclui-se que os problemas acionais, como a repetição dos movimentos de troca de marcha, podem causar lesão por esforço repetitivo (LER), doenças ocupacionais (DORT) e causar o afastamento do empregado por licença médica, o que não é bom para a empresa, pois fica sem o trabalhador, nem para o motorista, que é afastado de suas funções, motivo que pode ocasionar depressão, perda do poder aquisitivo, além de



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



conviver com as dores físicas.

Uma das soluções mais eficazes é a utilização de câmbio automático nos veículos, porém poucas empresas trabalham com veículos deste tipo, por custarem mais caro e terem uma manutenção mais cara também.

O problema interfacial referente à postura sentada do motorista por horas ininterruptas pode levar à má postura, circulação sanguínea deficiente, gerando inchaço dos membros inferiores e dores na coluna. A solução, neste caso, poderia ser informar aos motoristas sobre os problemas causados pelo sedentarismo e instruí-los a realizar movimentos de flexão, extensão e circundação dos pés quando estiverem parados nos sinais de trânsito, a fim de acelerar a circulação sanguínea e, sempre que estiverem nos pontos finais, devem levantar-se e alongar o corpo.

Os problemas físico-ambientais, como o ruído e o calor, podem ser resolvidos colocando veículos com ar-condicionado e motor traseiro. O ar-condicionado resolve o problema do calor e minimiza o ruído que vem fora do ônibus. O ruído é um fator muito preocupante, pois tem sido causa de afastamentos por perda auditiva induzida por ruído – PAIR – ou surdez.

Outro problema que deveria ser de fácil solução é a falta de banheiros próximos aos pontos finais dos ônibus. Os motoristas não têm lugar específico para suas necessidades fisiológicas. Ou usam os banheiros das lanchonetes, ou utilizam as ruas. Em ambas as situações, há constrangimentos: para usar o banheiro das lanchonetes, o motorista precisa consumir algo, o que custa dinheiro; para usar a rua como banheiro, o cidadão fica exposto em sua intimidade, além de não ser uma atitude permitida e admirada pela população local.

Ressalta-se, por todo o exposto, a necessidade de uma atenção global aos motoristas e cobradores de ônibus, devendo ser estimulada a prática de atividades físicas associada às estratégias ergonômicas (equipamentos e ambiente de trabalho adequado), de forma a amenizar os fatores de risco para perda auditiva induzida por ruído – PAIR, lombalgia mecânica e demais disfunções clínicas que possam interferir na qualidade de vida destes trabalhadores, tanto no ambiente laboral como fora dele.

V.4) DO TRABALHO DECENTE

As condições gerais de vida, as relações, processo e organização laborais são elementos fundamentais na preservação da saúde dos trabalhadores ou na gênese de seu adoecimento.

Segundo a Organização Internacional do Trabalho (OIT), trabalho decente é um trabalho produtivo e adequadamente remunerado, exercido em condições de liberdade, equidade



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



e segurança, sem quaisquer formas de discriminação, e capaz de garantir uma vida digna a todas as pessoas que vivem de seu labor. Portanto, o trabalho decente é uma condição fundamental para a superação da pobreza, a redução das desigualdades sociais, a garantia da governabilidade democrática e o desenvolvimento sustentável.

Cabe registrar, ainda, que, no Brasil, a promoção do trabalho decente passou a ser um compromisso assumido entre o Governo Brasileiro e a Organização Internacional do Trabalho a partir de junho de 2003, com a assinatura, pelo então Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e pelo Diretor-Geral da Organização Internacional do Trabalho, Juan Somavia, do Memorando de Entendimento que prevê o estabelecimento de um Programa Especial de Cooperação Técnica para a Promoção de uma Agenda Nacional de Trabalho Decente, em consulta às organizações de empregadores e de trabalhadores.

Os 04 (quatro) eixos centrais da Agenda do Trabalho Decente são: a) respeito às normas internacionais do trabalho, em especial aos princípios e direitos fundamentais no trabalho expressos na Declaração dos Direitos e Princípios Fundamentais no Trabalho da Organização Internacional do Trabalho, adotada em 1998, que abrange os seguintes postulados: liberdade de associação e de organização social e reconhecimento do direito de negociação coletiva (Convenções 87 e 98); eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou obrigatório (Convenções 29 e 105); abolição efetiva do trabalho infantil (Convenções 138 e 182); e eliminação da discriminação em matéria de emprego e ocupação (Convenções 100 e 111); b) criação de emprego e qualidade para homens e mulheres; c) a extensão da proteção social; e d) a promoção e fortalecimento do diálogo social e do tripartismo.

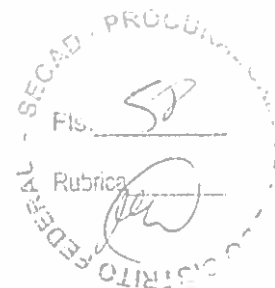
Esses 04 (quatro) eixos centrais, ou objetivos, definem o modo com o qual a Organização Internacional do Trabalho pode promover a finalidade fundamental do **trabalho decente, que é sinônimo de trabalho produtivo, no qual são protegidos os direitos dos trabalhadores e são gerados empregos adequados e com a devida proteção social**. Significa também um trabalho suficiente no sentido de que todos deveriam ter pleno acesso às oportunidades de obtenção de emprego. Marca uma pauta para o desenvolvimento econômico e social, com os ajustamentos necessários para que se possa combinar a realidade do emprego às oportunidades de acesso ao trabalho e a proteção social, sem prejuízo das normas sociais e dos direitos dos trabalhadores.

São esses postulados e objetivos, portanto, que o Ministério Público do Trabalho pretende estender a todos os trabalhadores do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros do Distrito Federal.

V.5) DA IMPORTÂNCIA DA IMPLEMENTAÇÃO DOS PROGRAMAS OCUPACIONAIS PELA RÉ



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



objetivo é prevenir, detectar precocemente, monitorar e controlar possíveis danos à saúde dos empregados. A implementação do PCMSO é de extrema importância, sobretudo para preservar a saúde, higiene e segurança dos trabalhadores. Além disso, está-se prevenindo possíveis aparecimentos ou agravamentos de doenças ocupacionais.

Assim, o médico do trabalho fará o reconhecimento prévio dos riscos ocupacionais existentes na empresa em função das atividades desenvolvidas. O PCMSO deve estar articulado com todas as normas regulamentadoras, principalmente a NR 09 (PPRA). Todas as empresas ou órgãos da Administração Pública que possuam empregados, independente do tamanho e grau de risco, são obrigadas a implantar efetivamente o PCMSO.

De conformidade com o entendimento do Ministério do Trabalho e Emprego, todos os trabalhadores devem ter o controle de sua saúde de acordo com os riscos a que estão expostos. Além de esta ser uma exigência legal prevista no artigo 168 da Consolidação das Leis do Trabalho, está respaldada na Convenção 161 da Organização Internacional do Trabalho - OIT, respeitando, desta maneira, princípios éticos, morais e técnicos.

A responsabilidade pela implementação dos programas ocupacionais é única e total do empregador, devendo este, ainda, zelar pela sua eficácia e custear as despesas decorrentes das ações preventivas e curativas, além de indicar médico do trabalho para coordenar a execução dos mesmos.

Já a conservação auditiva implica na prevenção da audição dos trabalhadores, sendo eles portadores ou não de perda auditiva (em diferentes graus). Este programa tem como objetivo prevenir ou estabilizar as perdas auditivas ocupacionais em decorrência de um processo contínuo e dinâmico de implantação de rotina nas empresas, como no caso da Ré. O Programa de Conservação Auditiva - PCA - é um conjunto de medidas técnicas simplificadas ou administrativas, distribuídas e mantidas ao longo do tempo que, agindo de forma integrada e complementar entre si, pode servir de substituto temporário à modernização tecnológica e melhoria das condições de trabalho como um todo.

O fonoaudiólogo exerce um papel importante em decorrência do contato individual com o trabalhador, realizando avaliação auditiva (audiometria), informando a eficácia do programa, bem como dando esclarecimentos sobre os efeitos do ruído e as formas de prevenção e, se necessário e possível for, a utilização do equipamento de proteção individual (o que não é o caso dos motoristas de ônibus).

Os Programas de Conservação auditiva devem ser coordenados por profissionais da área médica, por fonoaudiólogos, engenheiros e técnicos de segurança do trabalho, sendo necessário o intercâmbio das informações adequadas ao sucesso do programa.

Assim, ressalta-se a importância de se exigir não só a elaboração de referidos programas ocupacionais, mas, principalmente, seu efetivo cumprimento e implantação, pois foram



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

Com a efetiva implantação dos programas ocupacionais (PCMSO, PPRA e PCA), será possível uma ação contínua e sistemática, ao longo do tempo, a cargo da Ré, no sentido de detectar e analisar os fatores determinantes e condicionantes dos agravos à saúde relacionados aos processos e ambientes de trabalho em seus aspectos tecnológico, social, organizacional e epidemiológico, com a finalidade de planejar, executar e avaliar intervenções sobre esses aspectos, de forma a eliminá-los ou controlá-los.

Assim, tem-se que o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA – é um programa estabelecido pela Norma Regulamentadora 09, da Secretaria de Segurança e Saúde do Trabalho, do Ministério do Trabalho e Emprego. Este programa tem por objetivo reconhecer, reduzir e/ou eliminar os riscos existentes no ambiente laboral, servindo de base para a elaboração do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO. Por esta razão, o PPRA precisa ser revisto e renovado anualmente.

O Programa de Prevenção de Riscos Ambientais deverá incluir, obrigatoriamente, as seguintes etapas:

- a) antecipação e reconhecimento dos riscos;
- b) estabelecimento de prioridades e metas de avaliação e controle;
- c) avaliação dos riscos e da exposição dos trabalhadores;
- d) implantação de medidas de controle e avaliação de sua eficácia;
- e) monitoramento da exposição aos riscos;
- f) registro e divulgação dos dados.



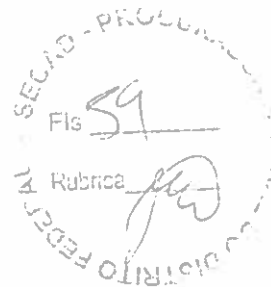
A lei define que todos empregadores e instituições que admitem trabalhadores como empregados são obrigados a implementar referido programa ocupacional. Em outras palavras, isto significa que praticamente toda atividade laboral onde haja vínculo empregatício, como é o caso da Ré, está obrigada a implementar, com efetividade, aludido programa, independente do número de trabalhadores e grau de risco da empresa. Aqueles que não cumprirem as exigências desta norma estarão sujeitos às penalidades administrativas e judiciais legais, que variam de multas até interdições.

E é evidente que o PPRA deve ser desenvolvido especificamente para cada tipo de atividade, abrangendo todos seus setores e atividades.

Com relação ao Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO –, é um programa que especifica procedimentos e condutas a serem adotadas pelas empresas em função dos riscos aos quais os empregados se expõem no ambiente laboral. Seu



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



um avanço em termos de segurança e saúde do trabalho.

Entretanto, esta obrigação legal foi francamente descumprida pela empresa-ré, onde estes programas, na totalidade das vezes, apresentaram-se como uma série de papeis que não retratam a realidade das atividades desenvolvidas no transporte público urbano de passageiros, os seus riscos e as medidas de proteção que devem ser adotadas em cada etapa ou fase da atividade laboral.

De se registrar, por oportuno, que **os profissionais que prestam assessoria em saúde e segurança do trabalho:**

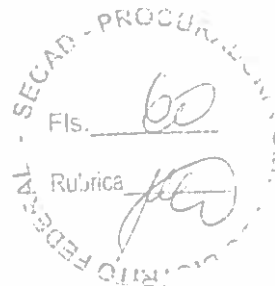
- a) **são responsáveis, civil e criminalmente**, por orientar e esclarecer os empregadores (contratantes) sobre as condições do meio ambiente de trabalho;
- b) responsabilizam-se tecnicamente pela orientação quanto ao cumprimento do disposto nas Normas Regulamentadoras aplicáveis às atividades executadas nos ambientes laborais;
- c) devem aplicar os conhecimentos de engenharia de segurança e de medicina do trabalho ao ambiente laboral e a todos os seus componentes, inclusive máquinas e equipamentos, de modo a eliminar ou, ao menos, reduzir os riscos à saúde do trabalhador;

Com relação ao Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA):

- d) devem elaborar Ordens de Serviço sobre Segurança e Medicina do Trabalho individuais, contendo esclarecimentos sobre os riscos ambientais inerentes à atividade específica de cada trabalhador, devendo abordar, no mínimo, o exigido pelo item 1.7, alíneas "b" e "c" da NR 1;
- e) devem desenvolver o PPRA de forma articulada com as demais Normas Regulamentadoras, identificando todos os riscos e os agentes encontrados nos ambientes laborais, e não somente os riscos físicos, químicos e biológicos, conforme item 9.1.3 da NR 9;
- f) devem apresentar cronograma de ações do PPRA, com indicação clara dos prazos e metas/prioridades estabelecidas, de acordo com os itens 9.2.1 e 9.2.3 da Norma Regulamentadora nº 09, evitando o estabelecimento de ações genéricas;
- g) devem realizar a análise global do PPRA sempre que necessário e ao menos anualmente, conforme Norma Regulamentadora 09, item 9.2.1.1;
- h) na etapa de reconhecimento de riscos, devem especificar os agentes de riscos, não se limitando a mencionar suas classes (físico, químico, biológico, ergonômico, acidente etc.), conforme item 9.3.3 da NR 9;
- i) devem realizar avaliação quantitativa, sempre que necessária, para comprovar o controle



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



da exposição ou a inexistência de riscos identificados na etapa de reconhecimento, dimensionar a exposição dos trabalhadores ou subsidiar o equacionamento das medidas de controle, conforme item 9.3.4 da NR 9;

j) devem priorizar medidas de proteção coletiva, não se atendo somente à adoção de medidas de proteção individual, sendo que as últimas somente devem ser adotadas quando comprovado pelo empregador ou instituição a inviabilidade técnica da adoção de medidas de proteção coletiva, ou quando estas não forem suficientes ou encontrarem-se em fase de estudo, planejamento ou implantação, ou ainda em caráter complementar ou emergencial, conforme: item 4.12, alínea "b" da NR 4; item 6.3 da NR 6; e itens 9.3.5.2 e 9.3.5.4 da NR 9;

k) nos casos em que os equipamentos de proteção individual – EPIs – forem necessários, devem especificá-los considerando, no mínimo, o contido no item 9.3.5.5 da NR 9;

Com relação ao Programa de Controle Médico Ocupacional (PCMSO):

l) devem privilegiar a abordagem clínico-epidemiológica para as questões referentes ao processo saúde-trabalho, conforme item 7.2.2 da Norma Regulamentadora 07;

m) devem realizar os exames de monitoramento biológico, respeitando a periodicidade mínima semestral para aqueles discriminados no Quadro I da Norma Regulamentadora 07, conforme item 7.4.2.1 da referida Norma;

n) devem realizar, nos casos onde há exposição a aerodispersóides (fibrogênicos ou não fibrogênicos), radiografia de tórax com a leitura do exame feita por meio de classificação internacional da Organização Internacional do Trabalho (OIT), de acordo com item 7.4.2.1 e Quadro II da Norma Regulamentadora 07;

o) devem realizar avaliação sequencial de audiometrias, quando indicado para monitoramento daqueles expostos à níveis elevados de pressão sonora, conforme item 3.1 do Anexo I da Norma Regulamentadora 07;

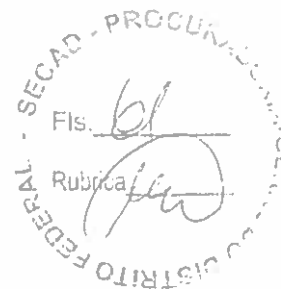
p) devem realizar análise de séries históricas de hemogramas para aqueles considerados expostos ao risco químico benzeno, de acordo com o Quadro II da Norma Regulamentadora 07 e Portaria Interministerial MS/GM Nº 776/2004;

q) devem garantir que a documentação médica dos trabalhadores tenha acesso restrito aos profissionais de saúde que prestam assistência ao trabalhador (item XI e artigo 85 da Resolução CFM nº 1.931/09 – Código de Ética Médica, e NR 7);

r) ao assistir o trabalhador, o médico assistente deve utilizar o conhecimento científico atualizado da Medicina com referência à propedêutica, terapêutica e prevenção de agravos à saúde dos trabalhadores (artigo 2º da Resolução CFM nº 1488/98; Nota Técnica MTE nº, de 01/1096;



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



artigo 32 da Resolução CFM nº 1.931/09 – Código de Ética Médica);

s) devem garantir a emissão de Comunicação de Acidente de Trabalho em caso de suspeita de nexo causal de patologia com o trabalho (artigo 3º da Resolução CFM nº 1488/98);

t) devem combater qualquer tipo de discriminação no trabalho, inclusive no acesso ao emprego (admissional – por exemplo, é ato discriminatório não admitir trabalhador com perda auditiva simplesmente pelo fato do haver ruído no ambiente laboral), de acordo com o artigo 23 da Resolução CFM nº 1.931/09 – Código de Ética Médica; artigo 4º da Resolução CFM nº 1488/98; e artigo 1º da Lei nº 9.029/1995;

u) devem orientar o empregador sobre todas as medidas necessárias à proteção e promoção da saúde do trabalhador, assim como atuar junto à empresa para eliminar ou atenuar a nocividade dos processos de produção e organização do trabalho, sempre que haja risco de agressão à saúde (artigos 4º e 5º da Resolução CFM nº 1488/98; e artigo 132 do Código Penal – DL nº 2.848/1940).

V.6) DA PROIBIÇÃO DE AQUISIÇÃO DE ÔNIBUS COM MOTOR DIANTEIRO. LEGISLAÇÃO EXISTENTE EM OUTROS MUNICÍPIOS

Embora se verifique alguma movimentação no sentido de alterar a realidade das péssimas condições de trabalho a que submetidos os motoristas e cobradores do sistema de transporte coletivo urbano, o Governo, em suas diversas esferas, ainda trata com descuido o problema. Entretanto, alguns órgãos administrativos mais conscientes de suas responsabilidades perceberam que não precisam aguardar para promover melhorias nas condições laborais dos trabalhadores que lhe prestam serviços, direta ou indiretamente.

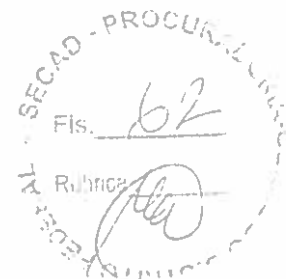
É importante ressaltar que o Princípio da Prevenção dispõe que as normas de direito ambiental, neste incluído o laboral, devem sempre se orientar para o fato de que o meio ambiente seja preservado e protegido como patrimônio público. É com este espírito que devem ser elaboradas as normas protetivas da saúde e segurança nos diversos âmbitos do Poder Público.

Um importante avanço refere-se à **proibição, pela Prefeitura de São Paulo/SP, de “aquisições, pelos operadores do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, de ônibus com motor dianteiro para integrarem as respectivas frotas”**, conforme dispõe o artigo 2º do Decreto nº 43.808, de 02/10/2003, que regulamentou a Lei Municipal nº 13.542, de 24/03/2003.

No mesmo sentido, está em tramitação, na Assembleia Legislativa do Município do Rio de Janeiro/RJ, o Projeto de Lei nº 15/2011, que dispõe sobre a **proibição de novas aquisições de ônibus com motor dianteiro para operar no Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal de passageiros** naquele Estado. Como justificativa de aludido Projeto, tem-se que:



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



"O presente Projeto de Lei pretende estabelecer regra de substituição de ônibus que operam no sistema de transporte coletivo intermunicipal de passageiros que utilizam motor na dianteira por ônibus com motor na traseira ou central.

O condutor ou motorista de ônibus é uma das profissões que estão sujeitas às condições penosas e insalubres. Convivendo com o caos no trânsito, com a poluição descontrolada, com a violência que grassa no sistema de transporte coletivo do Rio de Janeiro, com jornadas desumanas e com a pressão dos passageiros, estes também sujeitos a todos esses transtornos - o condutor ainda é obrigado a operar veículos em péssimas condições. E uma das causas de maior desconforto para o motorista, o cobrador e os passageiros é a posição do motor - hoje predominantemente localizado à frente do veículo.

Essa é uma conclusão conhecida, resultado de pesquisas de várias entidades ligadas ao estudo das condições de trabalho, que provaram que a localização do motor ao lado do motorista provoca sérias consequências para a saúde. Há, nessa categoria de trabalhadores, altos índices de problemas auditivos, estresse e distúrbios circulatórios.

Expostos a ruídos ensurdecedores, temperaturas elevadas e gases de combustão, esses profissionais têm uma longa história de luta para que os veículos de motor dianteiro sejam substituídos. Mesmo a indústria ligada ao setor tem projetos e fabrica ônibus com um bom grau de conforto para o condutor. No esforço de implantar mudanças substanciais no Sistema de Transporte Coletivo por ônibus pela administração pública, a substituição de veículos obsoletos e geradores de graves consequências para os trabalhadores devem ocupar lugar de destaque.

A substituição desses veículos previsto neste Projeto de Lei, considerando a copa de 2014 e os jogos olímpicos 2016, é perfeitamente exequível e está em acordo com o ritmo e a necessidade de mudanças profundos no combalido Sistema de Transporte Coletivo por ônibus do Estado do Rio de Janeiro, que deve adequar-se para atender ao milhares de passageiros diários.

Motor na traseira garante maior estabilidade e segurança.

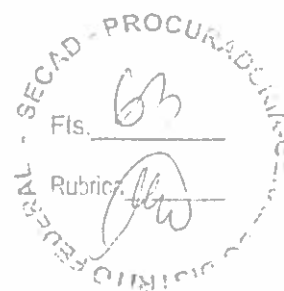
Os novos chassis para ônibus contam com motor na traseira. Este conceito traz grandes vantagens para a segurança do veículo, para os passageiros e o motorista e também para as equipes de oficina. O motor traseiro "empurra" o veículo, o que garante melhor estabilidade e rápido retorno à situação de dirigibilidade, oferecendo mais conforto para o motorista, maior segurança e menor desgaste de pneus.

O motor na traseira também proporciona maior conforto para os passageiros, uma vez que produz menor nível de ruído e menor irradiação térmica no interior do ônibus. As vantagens operacionais ganham destaque na oficina, porque o motor traseiro permite fácil acesso para operações de manutenção e de inspeção diária. Ou seja, não há necessidade de se construir valas específicas no piso da oficina para manutenção e reparos.

Outra vantagem adicional muito importante proporcionada pelos chassis é que o motor está instalado numa posição elevada, o que oferece maior proteção ao componente, especialmente



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



em eventuais situações de inundação.” (g.n.)

V.7) DA LEGISLAÇÃO (DESCUMPRIDA) DO DISTRITO FEDERAL. LEI DISTRITAL Nº 3.680/05

No âmbito do Distrito Federal imperam os comandos normativos exigidos pela Lei nº 3.680, de 13/10/2005, a qual dispõe sobre a **obrigatoriedade de equipar os ônibus utilizados no serviço público de transporte coletivo distrital com dispositivos redutores de estresse e cansaço físico nos espaços destinados aos motoristas e cobradores** (artigo 1º).

O § 2º do artigo 1º determina que os ônibus de transporte coletivo sejam equipados com direção e embreagem hidráulicas. Ainda, *“Nos editais de licitação e nos contratos de permissão do serviço público de transporte coletivo do Distrito Federal, deverão constar cláusulas que garantam: I – descanso mínimo de dez minutos em cada intervalo de percurso para os motoristas; II – prática de exercícios de condicionamento físico, alongamento e relaxamento para os motoristas e cobradores, ministrados por profissionais ou estagiários de Educação Física no início e no intermédio das jornadas de trabalho.”* (artigo 2º).

Assim, patente é o descumprimento, pela Ré, das disposições cogentes da própria Lei Distrital ao não exigir a introdução dos dispositivos redutores de estresse e cansaço, conforme requerido pelo Ministério Público do Trabalho.

V.8) DO CASO DA SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLETIVOS DE BRASÍLIA - TCB. UM EXEMPLO A SER SEGUIDO PELA RÉ

Fundada em 08/05/1961 e iniciando as operações em 1º de junho daquele ano, a empresa estatal brasiliense Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília – TCB -, instituída sob a forma de sociedade por cotas de responsabilidade limitada, com participação de 96% (noventa e seis por cento) na empresa pelo Distrito Federal, tem por objetivo a exploração dos serviços de transportes coletivos urbanos na área distrital, sendo a primeira empresa de transportes públicos criada na cidade.

Na década de 70 viveu seu apogeu, sendo pioneira na implantação de transmissão automática em seus ônibus. Hoje a empresa possui 40 (quarenta) ônibus cadastrados no Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS - e 180 (cento e oitenta) empregados⁵¹.

Com o intuito de ser o referencial de transporte público coletivo do

⁵¹ - Dados extraídos da página da Sociedade na internet. Disponível em <http://www.tcb.df.gov.br/005/00502001.asp?ttCD_CHAVE=12619>. Acesso em 22/07/2012.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Distrito Federal, a empresa adquiriu frota, seguindo os padrões especificados pelo Programa Brasília Integrada⁵², com MOTOR TRASEIRO, ar-condicionado e piso baixo (com rampa de acesso para os cadeirantes), direção hidráulica e câmbio automático, garantindo acessibilidade universal.

Destaque-se que estas informações foram obtidas diretamente junto à empresa (Doc. 02).

Em recente visita técnica à China e outros países, noticiada nos meios de comunicação, o Governador do Distrito Federal anunciou que, na busca por tecnologias limpas em transporte coletivo urbano de passageiros, em setembro de 2012 começará a circular na região, ainda em fase de testes, o primeiro **ônibus elétrico** (de origem chinesa). Além disso, as notícias⁵³ informam que o Distrito Federal terá uma fábrica destes veículos e já adquirirá as primeiras unidades para a Copa do Mundo de 2014.

Além da ampliação dos ganhos ambientais na seara dos transportes públicos urbanos, com adoção de tecnologias de tração que não poluem, estes veículos contam com a vantagem de ser menos ruidosos, reduzindo diversos problemas ocupacionais relativos aos motoristas e cobradores de ônibus.

Assim resulta contraditória a posição do Distrito Federal de, ao mesmo tempo em que exige de sociedade em que possui participação majoritária (TCB) o cumprimento de padrões de qualidade na prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros, estimula, com a falta de comprometimento com a saúde e segurança dos trabalhadores (em especial, dos motoristas e cobradores), o lucro desmedido das empresas privadas, entre elas a Ré, que prestarão importante serviço público.

V.9) DA POSSIBILIDADE DE AQUISIÇÃO DE FROTA NOVA DE ÔNIBUS COM MOTOR TRASEIRO. DA OFERTA DE MERCADO

O Ministério Público do Trabalho constatou, após notificar as empresas montadoras/encarroçadoras de chassis para ônibus no país (Doc. 03), que **todos os fabricantes de chassis comercializados possuem opções de veículos com motor traseiro ou dianteiro.**

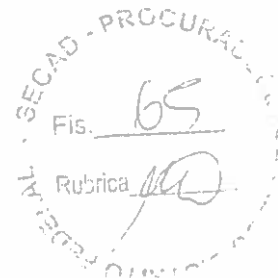
As empresas informaram ser possível a montagem de chassis de veículos de transporte público de passageiros (ônibus) novos com a inclusão de motores traseiros (diesel); câmbio e transmissão automáticos; suspensão pneumática; ar-condicionado; isolamento das janelas; encapsulamento do motor; apoio para os pés (para os cobradores e passageiros); poltronas em conformidade com a legislação, etc.

⁵² - Disponível em <<http://www.st.df.gov.br/sites/100/167/00000390.PDF>>. Acesso em 22/07/2012.

⁵³ - Disponível em <<http://blogpontodeonibus.wordpress.com/>>. Acesso em 22/07/2012.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



O custo de investimentos nos dispositivos citados, comparado aos ônibus com motor dianteiro e sem referidos dispositivos, seria de pouco mais de 20% (vinte por cento). Entretanto, isto seria compensado rapidamente pelas empresas de transporte público urbano, haja vista as vantagens da introdução dos dispositivos descritos em termos de potência do motor (diesel), aumento da capacidade de passageiros, longevidade/vida útil dos veículos, etc.

Outras vantagens da aquisição de veículos com motor traseiro e outros dispositivos mencionados: menor emissão de ruídos, gerando conforto para os trabalhadores (motoristas e cobradores) e os passageiros, evitando o enquadramento em Perda Auditiva Induzida por Ruído – PAIR – daqueles; conforto e segurança dos passageiros, motoristas e cobradores; diminuição do nível de estresse a que submetidos estes profissionais; melhor acessibilidade; redução da emissão de gases poluentes; facilitação da dirigibilidade; aumento da vida útil do conjunto motriz (motor, transmissão e eixo de tração), etc.

Importante transcrever as informações da montadora Ciferal Indústria de Ônibus Ltda. Com relação às vantagens da aquisição de veículos com os dispositivos de saúde e segurança ocupacionais ora requeridos pelo Ministério Público do Trabalho:

“É possível a fabricação de carroceria de ônibus com câmbio automático, ar condicionado, isolamento, isolamento nas janelas, motor traseiro, enclausurador de motor, apoio para pés (...)

As vantagens são as decorrentes das melhorias geradas pelos respectivos itens, tanto para o empregado quanto para os usuários dos ônibus, os quais, inclusive, estão contemplados nos requisitos das normas específicas para a produção de carrocerias para ônibus.” (g.n.)

Ainda, indagada sobre o custo médio da carroceria de um ônibus comum, foi informado que o preço gira em torno de R\$ 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil reais). E continua a Ciferal: *“Se forem implementados todos os itens descritos (...) o preço gira em torno de R\$ 150.000,00 no modelo de carroceria LOW ENTRY.”*

Assim, as empresas encarregadoras de chassis Mercedes-Bens, Volvo, Marcopolo, Agrale, San Marino Ônibus e Implementos Ltda., Ciferal e Caio Induscar (carroceria) informaram que fabricam chassis nas especificações exigidas pelo Ministério Público do Trabalho, o que desmente a alegação empresarial de que não há empresas no país que propiciem a inclusão, nos veículos (ônibus), dos dispositivos de saúde e segurança requeridos pelo *Parquet*. Ainda, pela grande quantidade de montadoras no país, é possível estimular a concorrência entre elas para aquisição de ônibus com melhores preços (sem contar as empresas estrangeiras).

Sabe-se, da leitura do recente Edital⁵⁴ de Licitação publicado na data de 14/08/2012, que o Governo do Distrito Federal pretende reduzir as linhas atualmente existentes, de 1.100 (mil e cem) para 400 (quatrocentas), adotando o serviço de integração dos ônibus, como já

⁵⁴ - Disponível em www.st.df.gov.br.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



ocorre com a linha de metrô.

Ainda, de acordo com proposta apresentada por uma das várias empresas montadoras de chassis operantes no Brasil (Ciferal), a introdução das melhorias básicas postuladas pelo *Parquet* (motor traseiro, ar-condicionado e câmbio automático) acarretaria um acréscimo nos modelos básicos, sem qualquer daqueles itens, da ordem de aproximadamente **R\$ 25.000,00** (vinte e cinco mil reais).

Ora, considerando-se este valor e multiplicando-o pelo **número de linhas de ônibus que pretende o Réu implantar – 400**, tem-se que o investimento, em todo o sistema de transporte público do Distrito Federal, **a ser suportado por todas as empresas contratadas, seria na ordem de R\$ 10.000.000,00** (dez milhões de reais). Considerando-se o total do **valor estimado dos contratos, somando-se todos os lotes** (Cláusula 7 do Edital de Licitação⁵⁵), no montante de **R\$ 7.789.959.463,90** (sete bilhões, setecentos e oitenta e nove milhões, novecentos e cinquenta e nove mil, quatrocentos e sessenta e três reais e noventa centavos), **o investimento das empresas seria, apenas, na ordem de 0,1283703727%** (zero vírgula treze por cento), aproximadamente, quantitativo irrisório em face dos benefícios que as medidas postuladas causarão à saúde e segurança dos cerca de 15.000 (quinze mil) trabalhadores (motoristas e cobradores) do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros do Distrito Federal.

Acrescente-se a informação veiculada nos meios de comunicação de que Brasília/DF sediará, em breve, uma fábrica chinesa de montagem de ônibus elétricos não poluentes, o que aumentaria, ainda mais, a oferta de veículos (ônibus) que atendam às exigências legais de saúde e engenharia de segurança do trabalhador.

V.10) DA RESPONSABILIDADE OBJETIVA DAS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS PRESTADORAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS

A concessão de serviço público é o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública delega a outrem a execução de um serviço público para que o execute em seu próprio nome, por sua conta e risco, assegurando-lhe a remuneração mediante tarifa paga pelo usuário ou outra forma de remuneração decorrente da exploração do serviço. Só existe concessão de serviço público quando se trata de serviço de titularidade do Estado. Assim, o poder concedente não se afasta da relação, apenas transfere ao concessionário a execução do serviço, continuando titular e responsável pelo mesmo, *“o que lhe permite dele dispor de acordo com o interesse público; essa titularidade é que permite alterar as cláusulas regulamentares ou rescindir o contrato por motivo de interesse público”*⁵⁶.

Não é por outro motivo, então, que referidos contratos possuem inequívoca

⁵⁵ - Disponível em www.st.df.gov.br.

⁵⁶ - DI PIETRO, Maria Silvia Zanella. *Direito Administrativo*, 21ª edição, pp. 278/279, 2002.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



natureza pública e, em razão do regime que adotam, são alcançados por todas as prerrogativas e sujeições próprias do poder público.

Para Di Pietro, a concessão de serviços está inserida em um conceito amplo de privatização. Isto se justifica porque ela é um dos instrumentos de que o Poder Público pode utilizar-se para reduzir o tamanho do Estado pela transferência de atribuições e atividades para o setor privado. Ainda que a concessão se faça por contrato administrativo, regido pelo direito público, e ainda que o Poder Público conserve a plena disponibilidade sobre o serviço, exerça a fiscalização e cobre tarifa, a execução do serviço estará entregue a uma empresa privada (ou a um consórcio de empresas), que atuará pelos moldes das empresas privadas, livre de procedimentos como concursos públicos, licitação, controle pelo Tribunal de Contas e outros formalismos que dificultam hoje a atuação da Administração Pública Direta e Indireta⁵⁷.

Assim, a concessionária é obrigada a prestar o serviço cujo exercício lhe foi atribuído, mas o poder concedente continua com o dever constitucional de prestá-lo, embora a opção de fazê-lo indiretamente sob regime de concessão ou permissão, conforme autorizado pelo artigo 175 constitucional. O inadimplemento pela concessionária gera sua responsabilidade perante terceiros (trabalhadores e usuários), mas também responsável é, solidariamente, o poder concedente.

A temática da responsabilidade civil das concessionárias de serviços públicos é bastante rica, pois envolve o estudo da responsabilidade civil do Estado, da responsabilidade civil presente na Constituição Federal, no Código de Defesa do Consumidor e na Lei nº 8.987/95, noções de privatização e reflexões sobre responsabilidade solidária e subsidiária do Poder Público nas atividades delegadas.

Interessa, mais de perto, para a análise do tema, o detalhamento da natureza das concessões administrativas e sua distinção perante outras formas de contrato entre Administração e particulares. Na definição de Hely Lopes Meireles, as concessões administrativas se enquadram entre os atos negociais do Poder Público que são praticados contendo uma declaração de vontade da Administração coincidente com a pretensão do particular, visando à concretização de negócios jurídicos públicos ou à atribuição de certas vantagens ao interessado⁵⁸.

Alexandre de Moraes assevera que *"a responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito público ou privado, quando prestadoras de serviços públicos, baseia-se no risco administrativo, sendo desta forma objetiva"*. Para o autor, os requisitos para se configurar a responsabilidade objetiva são *"a ocorrência do dano; a ação ou omissão administrativa; a existência de nexo causal entre o dano e a ação ou omissão administrativa; e a ausência de causa excludente da responsabilização estatal"*⁵⁹.

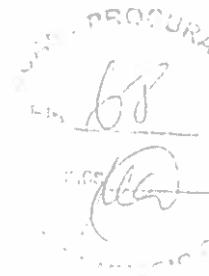
⁵⁷ - DI PIETRO. Ob. cit.

⁵⁸ - MEIRELES, Hely Lopes. *Direito Administrativo Brasileiro*, 27ª ed., São Paulo: Malheiros, 2006.

⁵⁹ - MORAES, Alexandre de. *Constituição do Brasil Interpretada e Legislação Constitucional*, São Paulo: Atlas, 2002.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Assim, é assente na doutrina que a responsabilidade das concessionárias de serviço público frente a danos ocasionados a terceiros é objetiva e decorre do mesmo comando constitucional aplicável ao Estado (artigo 37, §6º da Constituição Federal⁶⁰). Como se pode observar, a lógica da responsabilidade objetiva do Estado perpassa as pessoas jurídicas de direito público e atinge as pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço, em nome daquele.

Por consequência, **no caso concreto, comprovada nos autos a existência do nexo de causalidade entre a atuação da Ré e o prejuízo experimentado pelos seus trabalhadores, os quais prestam serviços para o sistema de transporte coletivo urbano de passageiros do Distrito Federal, em especial os motoristas e cobradores, impõe-se reconhecer sua responsabilidade pela reparação do prejuízo que inflige aos trabalhadores.**

De acordo com o entendimento do Ministro Joaquim Barbosa, nos autos do Recurso Extraordinário nº 262251-SP⁶¹, a primeira e incontornável reflexão que se impõe quando postulada uma reparação por danos causados por concessionários de serviço público, como o é a Ré, é que, nas mesmas circunstâncias em que produzido o dano, caso estivesse envolvida a própria Administração Pública, a vítima estaria legitimada a receber, imperativamente, indenização. Isto ocorre porque é a natureza da atividade causadora do dano, ou seja, o fato de que ela é exercida em prol da coletividade, que conduz à obrigação de indenizar o particular. No particular, ressalte-se que a jurisprudência e a doutrina dominantes reconhecem a responsabilidade solidária do Poder Concedente.

Ainda, o artigo 25⁶² da Lei nº 8.987/95 estabelece a responsabilidade do concessionário de serviço público pelos danos ocasionados em decorrência da execução do serviço concedido ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros.

Corroborando com o supra alegado, e valendo-se das disposições contidas no Código de Defesa do Consumidor, é de se lembrar que, seja relativamente a terceiros ou à própria Administração Pública, a empresa concessionária responderá pelos danos na modalidade objetiva, ou seja, sem perquirição da existência de culpa ou falta do serviço. Esse não é outro que o conceito de "consumidor por equiparação" encontrado no artigo 17 do Código de Defesa do Consumidor: *"Para os efeitos dessa seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento."*

Ademais, pelo próprio conceito de concessão de serviço público, tem-se que o fornecimento se dá por conta e risco da concessionária, o que reforça a ideia de que juntamente com o bônus do contrato de concessão vem o ônus de arcar com as responsabilidades, nos mesmos

⁶⁰ - Art. 37, §6º "As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa."

⁶¹ - BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 262651-SP. Relator: Min. Carlos Velloso. Brasília. Diário da Justiça da União de 06/mai/2005.

⁶² - Art. 25. "Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade."



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



moldes da responsabilidade estatal.

No caso dos autos, respondem pelos danos ocasionados à saúde dos motoristas e cobradores da Ré, agravos estes derivados das más condições laborais a que submetidos (em especial quanto ao enquadramento em Perda Auditiva Induzida por Ruído – PAIR), tanto as empresas concessionárias (como a empresa-ré), na condição de empregadoras, como o próprio Poder concedente, haja vista a responsabilidade objetiva fixada em favor dos obreiros hipossuficientes (“consumidores por equiparação”).

V.11) DA ATUAÇÃO PREVENTIVA, PEDAGÓGICA E REPRESSIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

O fundamento constitucional da pretensão do Ministério Público do Trabalho de promover a redução e eliminação dos riscos laborais pela aplicação das normas de saúde, segurança e higiene reside no artigo 129, inciso II, ao dispor que cabe àquele “*zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados nesta Constituição, promovendo as medidas necessárias à sua garantia*”.

Entre esses direitos constitucionais de essencialidade indubitável encontra-se o direito à saúde e à segurança laboral, e o Ministério Público do Trabalho, legitimado ativamente ao ajuizamento da ação civil pública, entre outras, invoca a proteção jurisdicional a direitos e a interesses indisponíveis, transindividuais e difusos com fulcro na própria Constituição e na Lei nº 7.347/85, entre outras, que lhe asseguram uma das mais relevantes funções institucionais: a de atuar como verdadeiro defensor da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais.

É inegável a importância do caráter pedagógico-preventivo-repressivo da atuação ministerial. E cresce a consciência de que a implantação do meio ambiente de trabalho decente, sadio, saudável e seguro é uma questão de cidadania. Esse processo, porém, exige a superação de barreiras e preconceitos arraigados.

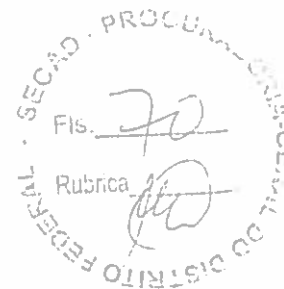
Deve-se, portanto, promover a modificação da cultura do “motorista e do cobrador acomodado e relegado a um segundo plano” (“conceito de invisibilidade social⁶³”) e desenvolver projetos com foco educativo, fazendo com que aqueles participem também do desenvolvimento das ações necessárias para a criação de políticas permanentes de saúde e segurança do trabalhador. Como benefícios diretos têm-se a melhoria da qualidade de vida, o aumento da produtividade, além da diminuição das interrupções no processo, do absenteísmo, dos acidentes e das doenças ocupacionais. Desta forma, deve ser dado o mesmo nível de importância para as questões de qualidade, segurança, saúde ocupacional e meio ambiente laboral.

O Estado-Juiz, por sua vez, deve dar o bom exemplo, proporcionando aos

⁶³ - COSTA, Fernando Braga da. *Homens Invisíveis: Relatos de uma humilhação social*. São Paulo: Globo, 2004.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



motoristas e cobradores do sistema de transporte público urbano de passageiros do Distrito Federal, entre outros obreiros da referida atividade profissional, as condições de trabalho seguras e saudáveis que são consentidas aos demais trabalhadores.

Assim, consolidadas na legislação trabalhista ou regulamentadas pelo Ministério do Trabalho e Emprego, entre outros dispositivos legais, as normas que fundamentam a pretensão ministerial estão em consonância com o Princípio da Prevenção e constituem-se em uma espécie de norma laboral em sentido estrito, vez que regulamentam, com maior razão, o direito constitucional à saúde e ao meio ambiente equilibrado, traduzindo-se, portanto, em regras de ordem pública.

Além das questões legais e éticas, existem também as razões econômicas que, a seu turno, revelam a urgente necessidade de redução de gastos com licenças médicas e aposentadorias precoces, as quais podem estar relacionadas a doenças ocupacionais e acidentes de trabalho.

Por fim, frise-se que o Ministério Público do Trabalho tem a prerrogativa e o poder-dever de fazer prevalecer o direito de todos os trabalhadores à higiene, à saúde e à segurança laborais em face dos entes públicos inadimplentes, com vistas a viabilizar o respeito à dignidade e às integridades física e psíquica dos trabalhadores do sistema de transporte público urbano de passageiros, entre outros.

V.12) DA REPARAÇÃO DO DANO MORAL COLETIVO

A conduta da empresa-ré, passados anos que exerce a concessão dos serviços de transporte público urbano no Distrito Federal, produziu, além de danos patrimoniais de natureza individual, dano moral na coletividade de empregados e na sociedade, o que reclama reparação em dimensão difusa e coletiva, com indenização revertida ao Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT.

Os fatos demonstrados violam vários dispositivos legais e constitucionais que tutelam direitos de subsistência humana. A Ré feriu a dignidade humana dos trabalhadores, não podendo deixar de ser, pesadamente, punida.

A possibilidade de condenação em danos morais coletivos encontra-se em consonância com o movimento mais recente do Direito, no sentido de sua coletivização ou socialização. Trata-se de uma nova concepção do fenômeno jurídico e de seu alcance, oposto à visão individualista até então prevalecente, fruto de uma concepção liberal do Estado e de suas relações com os indivíduos. Assim, vemos a Constituição da República consagrando a coletivização dos direitos ao prever instrumentos como o mandado de segurança coletivo, a ação popular etc.. e o surgimento de diplomas como o Código de Defesa do Consumidor.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



É dentro deste contexto que surge a noção de dano moral coletivo. Até então, todas as considerações sobre o dano moral referiam-se ao indivíduo. Contudo, é de indagar-se: Se o indivíduo pode padecer um dano moral, porque a coletividade não o pode?

Quem responde tal indagação é Carlos Alberto Bittar Filho⁶⁴

"O dano moral coletivo é a injusta lesão da esfera moral de uma dada comunidade, ou seja, é a violação antijurídica de um determinado círculo de valores coletivos. Quando se fala em dano moral coletivo, está-se fazendo menção ao fato de que o patrimônio valorativo de uma certa comunidade (maior ou menor), idealmente considerada, foi agredido de uma maneira absolutamente injustificável do ponto de vista jurídico ...). Como se dá na seara do dano moral individual, aqui também não há que se cogitar de prova de culpa, devendo-se responsabilizar o agente pelo simples fato da violação".

O referido autor aponta, ainda, a necessidade de fortalecimento, no direito brasileiro, do espírito coletivo, afirmando que a ação civil pública, neste particular, atua como *"poderoso instrumento de superação do individualismo"*.

O dano moral coletivo, portanto, desponta como sendo a violação em dimensão transindividual dos direitos da personalidade. Se o particular sofre uma dor psíquica ou passa por uma situação vexatória (físico ou mental); a coletividade, vítima de dano moral, sofre de desprezo, descrença em relação ao Poder Público e à ordem jurídica. Padece a coletividade de intranquilidade, insegurança.

Assim, acompanhando uma visão mais social do direito, a doutrina e a jurisprudência já se demonstram sensíveis à questão do dano moral coletivo, como demonstra as ementas dos acórdãos do TRT da 10ª Região, abaixo transcritos:

"DANO MORAL COLETIVO. VIOLAÇÃO REITERADA DA ORDEM TRABALHISTA. CONFIGURAÇÃO. A violação ao ordenamento jurídico, consubstanciada pelo reiterado descumprimento de suas prescrições e a consequente desvalorização progressiva de suas emanções como vinculadoras das condutas - que acaba por acarretar verdadeira anomia - é mais grave do que a violação ao interesse individual. Esta pode ser coibida pela simples incidência da sanção prevista na própria norma. Aquela deve ser repudiada pelos novos instrumentos que o ordenamento jurídico disponibiliza para sua própria defesa. Constatado o solene e recorrente desprezo dos reclamados pelas normas que compõe o ordenamento jurídico trabalhista, configura-se o dano moral coletivo, a demandar a competente reparação." ⁶⁵

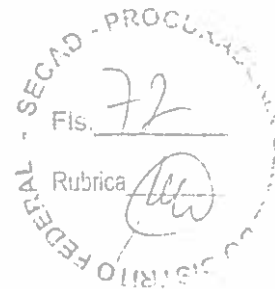
"AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO MORAL COLETIVO. Constatado que o proceder empresarial violou interesses e direitos juridicamente relevantes para toda a sociedade, restou configurado o dano moral coletivo, "com repercussão não só sobre os trabalhadores diretamente envolvidos, como sobre toda a sociedade, aviltada em valores sociais, cabendo,

⁶⁴ - BITTAR FILHO, Carlos Alberto. *Do Dano Moral Coletivo no Atual Contexto Jurídico Brasileiro*. in Revista Direito do Consumidor, nº 12, out/dez/1994.

⁶⁵ - TRT 10ª Região, RO nº 01385/2001. 2ª Turma. Rel. Juiz Mário Macedo Fernandes Caron. DJ de 23/01/2004.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



então, falar-se em lesão a interesses metaindividuais, em todas as suas modalidades: difusos, coletivos ou individuais homogêneos". Assim devida é a reparação a qual, no âmbito da ação coletiva, tem função preventivo-pedagógica." ⁶⁶

As decisões acima espelham a evolução da Teoria do Dano Moral. Se nas ações individuais a indenização por danos morais atendia à dupla função, quais sejam, caráter compensatório com relação à vítima e caráter punitivo com relação ao ofensor, no dano moral coletivo exsurge mais um aspecto, isto é, a função preventivo-pedagógica. Nesse sentido, o dever de a Ré indenizar o dano moral coletivo terá, além da função reparadora, a função educadora.

A propósito, vale enfatizar o entendimento extraído do Acórdão nº 1082/2002, oriundo da 3ª Turma do e. Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, onde o Exmo. Juiz Douglas Alencar Rodrigues salientou que *"Parece-me claro, portanto, que a obrigação de reparar o dano moral coletivo é consequência direta da constatação da ilicitude das relações de terceirização implementadas pelas Recorrentes, relações essas que, como exposto com precisão singular no r. julgado primário, denotam ofensa direta aos interesses coletivos e difusos de toda a comunidade de trabalhadores efetivos ou potenciais afetados."* ⁶⁷

Conforme João Carlos Teixeira, em seu trabalho "Dano Moral Coletivo na Relação de Emprego"⁶⁸, sem grifos no original:

"Nota-se, pois, que a doutrina e a jurisprudência vêm evoluindo na aplicação da teoria da responsabilidade civil em matéria de dano moral, especialmente em ações coletivas, em que a reparação, com caráter preventivo-pedagógico e punitivo, é devida pelo simples fato da efetiva violação de interesses metaindividuais socialmente relevantes e juridicamente protegidos, como é o caso de serviço de transporte coletivo, de grande relevância pública, eis que explorado por empresa privada, mediante contrato de concessão, pelo qual está obrigada a prestar um serviço satisfatório e com segurança, o que não foi cumprido pela empresa. Tal atitude negligente causou transtorno e tumulto para o público usuário, configurando o dano moral coletivo puro, perceptível pelo senso comum, porque diz respeito à natureza humana, dispensando-se a prova (damnum in re ipsa). Repara-se o dano moral coletivo puro, independentemente de caracterização efetiva, em nível individual, de dano material ou moral. O conceito do valor coletivo, da moral coletiva é independente, autônomo, e, portanto, se desatrela da moral individual.

Da mesma forma ocorreu na hipótese dos autos, em que a ré, solenemente, desprezou a legislação social e adotou conduta incompatível com a consciência coletiva, que reclama respeito à dignidade da pessoa humana. Ofendida em princípio que lhe é caro, a sociedade repudia o desrespeitoso comportamento e clama pela reparação devida."

Não se alegue a incompetência da Justiça do Trabalho para apreciar pedido de

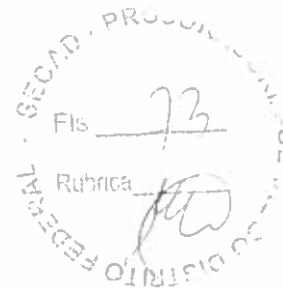
⁶⁶ - TRT 10ª Região, RO 00252/2003, 2ª Turma, Rel. Juiz Mário Macedo Fernandes Caron, DJ de 30/04/2004.

⁶⁷ - Processo TRT 10ª R. RO nº 1082/2002. Redator Juiz Douglas Alencar Rodrigues, DJ de 23/04/2004.

⁶⁸ - TEIXEIRA João Carlos et alli. *Temas Polêmicos de Direito do Trabalho*. Ed. Ltr, 2000, p. 129.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



dano moral, questão já pacificada no Supremo Tribunal Federal⁶⁹, o qual se manifestou no sentido de que *“Compete à Justiça do Trabalho o julgamento de ação por indenização, por danos materiais e morais, movida pelo empregado contra seu empregador, fundado em ato decorrente da relação de trabalho (CF, art. 114), nada importando que o dissídio venha a ser resolvido com base nas normas de Direito Civil”*. A matéria está pacificada na seara trabalhista pela Orientação Jurisprudencial do Tribunal Superior do Trabalho (SDI I), no verbete de nº 327: *“Dano moral. competência da Justiça do Trabalho. Nos termos do art. 114 da CF/1988, a Justiça do Trabalho é competente para dirimir controvérsias referentes à indenização por dano moral, quando decorrente da relação de trabalho.”*

Revela-se a ação civil pública o meio adequado para buscar-se a reparação desses danos causados à coletividade. Com efeito, estabelece o artigo 129, inciso III da Constituição Federal, que dentre as funções do Ministério Público está a de *“promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos”*. (g.n.)

Portanto, com a presente ação, busca-se a condenação em obrigação de fazer, **bem como o pagamento pela Ré de indenização pelo dano genérico**, prevista no artigo 13 da Lei nº 7.347/85.

No caso em tela, como já evidenciado, verifica-se a ocorrência de um dano moral geral, causado à toda coletividade. Trata-se de um prejuízo moral potencial de que foi alvo toda a coletividade de empregados explorados pela via do descaso ao meio ambiente e à segurança e saúde dos trabalhadores da Ré, assim como a própria sociedade, na medida em que esta onda de precarização das relações laborais causa gravame supraindividual.

Destaque-se, ainda, que esse dano, desferido potencialmente a um universo de pessoas que é impossível de se determinar, tanto *a priori*, como *a posteriori*, deve ser reparado *incontinenti*, não se confundindo, em absoluto, com as eventuais reparações individuais que venham a ser impostas à Ré.

Saliente-se, assim, que o montante pecuniário relativo à indenização genérica aqui mencionada não será, jamais, deduzido de condenações judiciais que se venham imputar, por idênticos fatos, à Ré a título de reparação pelo dano individualmente sofrido. De igual forma, a indenização genérica não quita, sequer parcialmente, prejuízos individuais.

Justifica-se a reparação genérica, não só pela transgressão ao ordenamento jurídico vigente, com a qual a sociedade não se compadece, mas também pelo caráter pedagógico da sanção indenizatória, além de permitir, ao menos de forma indireta, o restabelecimento da legalidade pela certeza de punição do ato ilícito.

Aliás, a reparação do dano genérico está prevista no artigo 13 da Lei nº

⁶⁹ - STF-CJ-6959-6-DF. Min. Sepúlveda Pertence, RTJ 134/96.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



7.347/85, que possibilita a reversão da indenização a um fundo destinado a favorecer os bens jurídicos lesados. Assim determina o citado artigo:

"Art. 13. Havendo condenação em dinheiro, a indenização pelo dano causado reverterá a um fundo gerido por um Conselho Federal ou por Conselhos Estaduais de que participarão necessariamente o Ministério Público e representantes da comunidade, sendo seus recursos destinados à reconstituição dos bens lesados."

A propósito, calha a lição de Antônio Augusto Melo de Camargo, Edis Milaré e Nelson Nery Júnior⁷⁰, a qual se transcreve a seguir:

"Uma solução inovadora exigia também o problema da destinação da indenização: como o bem lesado é coletivo, como os interesses desrespeitados são difusos, seria tarefa impossível distribuir a indenização por todos os prejudicados (muitas vezes toda a coletividade). (...)"

Titular do direito à indenização não pode ser também o Estado-Administração, que muitas vezes é o causador direto do dano e que sempre será indiretamente responsável por ele. (...)"

A alternativa que nos parece eficaz é a da criação de um fundo, constituído pela soma das indenizações que venham a ser fixadas e que deverá ser aplicado para a recomposição dos estragos perpetrados contra os bens de uso coletivo." (g.n.)

No caso em tela, em que a lesão decorreu da relação de trabalho, a indenização deverá ser revertida ao Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT, de sorte a beneficiar, ainda que indiretamente, a classe operária, a qual fora atingida pela conduta ilícita da Ré. Com essa indenização, o referido Fundo terá mais recursos para proporcionar benefícios aos obreiros, em contrapartida pelos danos sofridos.

Pelo exposto, requer-se a condenação da Ré ao pagamento de indenização de **R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais)** pelo dano moral coletivo, cujo valor deverá ser revertido ao Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT, Código nº 2877; com nº de referência: 3800165790300848-8), de conformidade com o Ato Declaratório nº 94, da Secretaria da Receita Federal, ou outro Fundo que porventura venha a ser criado em substituição àquele, devendo haver o registro da razão social da Executada no Banco Nacional de Devedores Trabalhistas - BNDT.

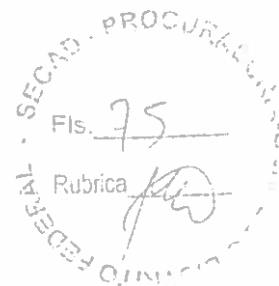
O Ministério Público do Trabalho entende que é bastante razoável a fixação da indenização em R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), a ser suportada pela Ré, pela lesão a direitos difusos e coletivos de seus trabalhadores (motoristas e cobradores, segundo o sindicato profissional), considerando-se, também, a gravidade da lesão e a potencialidade econômica da empresa.

Sabe-se que a condenação não só deve repercutir no patrimônio do ofensor, como desencorajá-lo a praticar no futuro condutas semelhantes, bem como deve servir de prevenção

⁷⁰ - A ação civil pública e a tutela jurisdicional dos interesses difusos. São Paulo: Saraiva, 1984. pp. 81 e 82.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



coercitiva. No caso dos autos, especificamente, é grande o número de trabalhadores lesionados pela Ré.

Nesse sentido, ressalte-se o entendimento do Procurador do Trabalho Xisto Tiago de Medeiros Neto, que em sua obra "Dano Moral Coletivo"⁷¹ aduz:

"Tenha-se presente, pois, que em cada caso particular, será a gravidade da conduta e seus efeitos, a situação do lesante, a extensão do dano, a consideração dos valores atingidos e a repercussão negativa apreendida no plano social, dentre outros fatores, que condicionarão a atividade jurisdicional na fixação do quantum, em proporção bastante a atender ao desiderato da reparação, em sua função pedagógico-preventiva, sem se descurar, também, da finalidade de compensar a lesão moral em face da coletividade ofendida."

Portanto, trata-se de indenização simbólica, considerando-se os malefícios causados pela citada Ré com o desrespeito ao meio ambiente laboral, privando inúmeros trabalhadores de todas as garantias de exercerem suas atividades com saúde, higiene e segurança.

VI) DOS PEDIDOS

VI.1) DA TUTELA INIBITÓRIA

A decisão que se busca obter com esta Ação Civil Pública deverá considerar o caráter inibitório dos pedidos de obrigação de fazer, com fundamento no disposto no artigo 5º, XXXV da Constituição Federal; no artigo 461 do Código de Processo Civil; no artigo 84 do Código de Defesa do Consumidor; e no artigo 11 da Lei nº 7.347/85, que preveem, respectivamente:

"Art. 5º, XXXV - a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça de lesão a direito;"

"Art. 461. Na ação que tenha por objeto o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer, o juiz concederá a tutela específica da obrigação ou, se procedente o pedido, determinará providências que assegurem o resultado prático equivalente ao do adimplemento."

"Art. 84. Na ação que tenha por objeto o cumprimento da obrigação de fazer ou não fazer, o juiz concederá a tutela específica da obrigação ou determinará providências que assegurem o resultado prático equivalente ao do adimplemento."

"Art. 11. Na ação que tenha por objeto o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer, o juiz determinará o cumprimento da prestação da atividade devida ou a cessação da atividade nociva, sob pena de execução específica, ou de cominação de multa diária, se esta for suficiente ou compatível, independentemente de requerimento do autor."

⁷¹ - NETO, Xisto Tiago de Medeiros Neto. *Dano Moral Coletivo*. Editora Ltr. p. 164. 2005;



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



uma tutela capaz de evitar a violação ao direito material, deve-se reconhecer a violação de literais disposições legais e da Constituição pela Ré, condenando-a na obrigações de fazer adiante descritas.

VI.2) DA MEDIDA LIMINAR

A Lei nº 7.347/85, que regula a matéria procedimental da ação civil pública, em seu artigo 12, prevê a hipótese da medida liminar, em face da eventual necessidade de tutela assecuratória instrumental ao objeto da tutela jurisdicional principal, de cunho cognitivo, garantindo a efetividade desta, como se segue:

“ Art. 12. Poderá o juiz conceder mandado liminar, com ou sem justificação prévia, em decisão sujeita a agravo.”

Com efeito, a liminar, como espécie de medida cautelar, requer, além das condições comuns da ação, os pressupostos específicos, os quais se encontram presentes na farta fundamentação destes autos, a saber:

a) Perigo de dano iminente

A tutela cautelar tem a ver com a viabilidade de ocorrência de prejuízo de difícil ou impossível reparação, no curso do processo principal, que venha a tornar inócuo o feito.

É por aí que se avalia o denominado *periculum in mora*, o qual consiste na possibilidade eficaz de ocorrência de alteração no estado de coisas que torne inócuo ou não profícuo o resultado do processo.

Assim, é evidente que até o julgamento definitivo da presente Ação Civil Pública, os empregados (em especial os motoristas e cobradores) da Ré, sem a concessão da liminar vindicada, terão suas condições de saúde física e mental afetadas de forma irreversível, progressiva e definitiva.

b) Fumus bonis juris

Este requisito do processo cautelar tem a ver com a verossimilhança da existência do direito que se busca ou se buscará no feito principal.

Observa-se que os argumentos jurídicos expostos constituem fundamentos mais do que suficientes para se deferir a liminar ora postulada, ante a certeza da conduta ilegal da empresa-ré, em afronta ao direitos sociais fundamentais dos trabalhadores, os quais não vêm recebendo atenção adequada para melhoria de suas condições laborais e de vida.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Importante ressaltar que, para que a Ré em questão ajuste sua conduta, será extremamente necessária a concessão da medida liminar, sob pena de imposição de multa. Ou seja, a empresa-ré somente cumprirá de fato suas obrigações legais em razão da concessão da tutela antecipada e/ou da decisão final, pois não houve nenhum ajustamento espontâneo de conduta ilícita, mas futuro ajustamento mediante atuação contundente do Ministério Público e em face de provimento jurisdicional eficaz.

Foi para evitar este tipo de situação que foi criada a tutela inibitória, buscando fixar no título executivo judicial, independente do ajuste ou não da conduta em sede liminar, a condenação não só à cessação da conduta, mas também, à não repetição da mesma, voltando-se a tutela para o futuro. Do contrário, a cada repetição das mesmas condutas ilícitas pela mesma empresa ter-se-ia que ajuizar nova ação civil pública. Certamente, este não é o melhor entendimento.

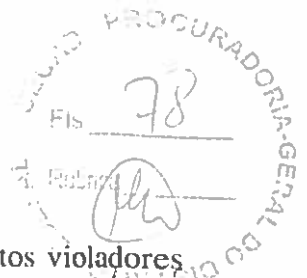
A respeito da necessidade da tutela inibitória quando há saneamento total ou parcial das irregularidades somente após ajuizamento de ação pelo Ministério Público do Trabalho, já se pronunciou o c. Tribunal Superior do Trabalho, em decisão prolatada pela 6ª Turma que pode ser invocada como subsídio jurisprudencial:

"AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECURSO DE REVISTA. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO MORAL COLETIVO. REPARAÇÃO. POSSIBILIDADE. ATO ATENTATÓRIO À DIGNIDADE DOS TRABALHADORES RURAIS DA REGIÃO. Não resta dúvida quanto à proteção que deve ser garantida aos interesses transindividuais, o que encontra-se expressamente delimitado no objetivo da ação civil pública, que busca garantir à sociedade o bem jurídico que deve ser tutelado. Trata-se de um direito coletivo, transindividual, de natureza indivisível, cujos titulares são os trabalhadores rurais da região de Minas Gerais ligados entre si com os recorrentes por uma relação jurídica base, ou seja, o dispêndio da força de trabalho em condições que aviltam a honra e a dignidade e na propriedade dos recorridos. Verificado o dano à coletividade, que tem a dignidade e a honra abalada em face do ato infrator, cabe a reparação, cujo dever é do causador do dano. O fato de ter sido constatada a melhoria da condição dos trabalhadores em nada altera o decidido, porque ao inverso da tutela inibitória que visa coibir a prática de atos futuros, a indenização por danos morais visa reparar lesão ocorrida no passado, e que, de tão grave, ainda repercute no seio da coletividade. Incólumes os dispositivos de lei apontados como violados e inespecíficos os arestos é de se negar provimento ao agravo de instrumento." (TST – AIRR 561/2004-096-03-40; 6ª T; Rel. Min. Aloysio Corrêa da Veiga; DJ 19/10/2007) (g.n.)

Portanto, considerando que a tutela inibitória, com sua natureza preventiva, se apresenta como corolário do próprio direito constitucional do acesso à Justiça (artigo 5º. XXXV da Carta Republicana de 1988), compreendendo uma tutela jurisdicional adequada e efetiva, única forma de dar atendimento ao disposto nos artigos 461 processual; 84 do Código Consumerista; e 11 da Lei nº 7.347/1985; considerando que a efetividade do direito material depende da efetividade do processo; e considerando que um processo efetivo é aquele que garante



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



Pois bem. O *fumus boni iuris* é patente diante da nitidez dos atos violadores dos direitos sociais fundamentais dos trabalhadores (motoristas e cobradores) da Ré que prestam serviços no transporte coletivo no Distrito Federal, que têm, diuturnamente, se submetido a condições degradantes de trabalho, com o consequente elevado número de casos de afastamentos previdenciários decorrentes da degradação de suas saúdes física e mental.

O direito do trabalhador a um meio ambiente laboral digno, hígido e seguro é uma garantia constitucional fundamental. Por outro lado, a dignidade da pessoa humana – enquanto trabalhador -, fundamento da República Federativa do Brasil, a persistir tais ações estatais, estaria seriamente comprometida. Sim, porque o meio ambiente do trabalho em boas condições é garantia mínima de uma existência digna; é também imperativo de ordem social, que tem como base o primado do trabalho; e é igualmente condição imprescindível à manutenção da paz e segurança social.

O *periculum in mora* também está demonstrado, posto que os trabalhadores da Ré têm suas condições de saúde física e mental vulneradas sistematicamente. Todos os dias há mais e mais afastamentos previdenciários, empobrecendo os cofres públicos e adoecendo parcela significativa da população local.

Vê-se, portanto, que os trabalhadores estão sendo punidos pela ânsia injustificada da empresa-ré em minimizar seus custos operacionais, mediante transferência para os trabalhadores de ônus que indubitavelmente é de sua responsabilidade.

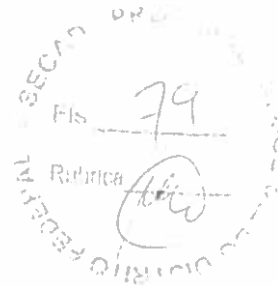
Acrescente-se que este processo judicial e os procedimentos administrativos em curso levarão tempo para a instrução e demais atos que lhe são pertinentes. Em razão disso, necessário que sejam tomadas medidas acautelatórias para preservar os direitos sociais dos trabalhadores da Ré.

Diante de todo o exposto, pugna-se, pois, com base no artigo 12 da Lei nº 7.347/85, pela concessão de **MEDIDA LIMINAR INITIO LITIS**, determinando essa Justiça Especializada, em razão da matéria tratada nestes autos, a intimação da Ré para, **após decretado o segredo de Justiça (relativo, somente, ao acesso e às informações referentes aos audiogramas e dados previdenciários** constantes nos autos, de modo a impedir o acesso a estes a pessoas estranhas à lide), que:

a) elabore e implemente, efetivamente, o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA, embasado em Análise Preliminar de Risco de todos os postos de trabalho da empresa, especialmente das funções de motorista, cobrador, despachantes e apontadores, com avaliação qualitativa e quantitativa dos agentes ambientais existentes, obedecendo às metodologias oficiais vigentes e considerando os riscos físicos, químicos, biológicos, ergonômicos e de acidentes, notadamente quanto à vibração, ruído, gases, vapores e poeiras, calor, bem como quanto aos riscos psicológicos decorrentes da violência (roubos e passageiros), observando, ainda, a estrutura e as etapas previstas nos itens 9.2.1 e 9.3.1 da NR 09 do Ministério do Trabalho e Emprego, sob pena de



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), contada a partir do 30º dia após a concessão da decisão liminar;

a.1) devem ser reavaliadas as ações preventivas prescritas no Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA, adequando-as para evitar a progressão da perda auditiva nos trabalhadores expostos ao ruído;

a.2) referido Programa deverá ser juntado aos autos no prazo supra indicado para verificação, pelo Ministério Público do Trabalho, de sua regularidade e conformidade com as atividades profissionais desenvolvidas pela Ré, ressaltando as responsabilidades cíveis e criminais que poderão ser imputadas aos profissionais responsáveis por sua má elaboração;

b) elabore e implemente, efetivamente, o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO, observando as diretrizes contidas no item 7.2 da NR 07, notadamente quanto: à articulação com as demais Normas Regulamentadoras; à utilização do critério clínico-epidemiológico; à consideração do caráter preventivo e de diagnóstico precoce dos agravos à saúde dos trabalhadores; aos riscos ocupacionais dos ambientes laborais identificados nas demais Normas Regulamentadoras, especialmente na NR 09, sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), contada a partir do 30º dia após a concessão da decisão liminar;

b.1) o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO - deve ser adequado para realização de audiometrias em todos os trabalhadores expostos ao ruído, semestralmente ou em prazo menor, sempre que indicado pelo Programa de Conservação Auditiva - PCA;

b.2) referido Programa deverá ser juntado aos autos no prazo supra indicado para verificação, pelo Ministério Público do Trabalho, de sua regularidade e conformidade com as atividades profissionais desenvolvidas pela Ré, ressaltando as responsabilidades cíveis e criminais que poderão ser imputadas aos profissionais responsáveis por sua má elaboração;

c) elabore e implemente, efetivamente, o Programa de Conservação Auditiva - PCA -, incluindo todos os empregados expostos ao risco físico ruído, sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), contada a partir do 30º dia após a concessão da decisão liminar;

c.1) referido Programa deverá ser juntado aos autos no prazo supra indicado para verificação, pelo Ministério Público do Trabalho, de sua regularidade e conformidade com as atividades profissionais desenvolvidas pela Ré, ressaltando as responsabilidades cíveis e criminais que poderão ser imputadas aos profissionais responsáveis por sua má elaboração;

d) realize, imediatamente, a monitorização audiométrica de todos os trabalhadores expostos ao risco físico ruído, avaliando a série histórica dos audiogramas (admissionais, periódicos, de troca de função e demissionais) com o propósito de: a) estabelecer a audiometria inicial de todos os



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



trabalhadores; b) identificar a situação auditiva (audiogramas normais e alterados), fazendo o acompanhamento periódico; c) identificar os indivíduos que necessitam de encaminhamento ao médico especialista; d) alertar os trabalhadores sobre os efeitos do nível de pressão sonora elevado, bem como fornecer-lhes os resultados de cada exame; e e) contribuir significativamente para a implantação e efetividade do PCA, sob pena do pagamento de multa diária de R\$ 1.000,00 (mil reais) por empregado não submetido às avaliações audiométricas, contada a partir do 30º dia após a concessão da decisão liminar;

e) emita Comunicação de Acidente de Trabalho – CAT - para todos os empregados que trabalhem expostos a fontes geradoras de ruído e que apresentem padrão audiométrico sugestivo de perda auditiva induzida por ruído ou sugestivo de desencadeamento de perda auditiva induzida por ruído, sob pena de multa de R\$ 1.000,00 (mil reais) por empregado em situação irregular, contada a partir do 30º dia após a concessão da decisão liminar;

f) implante, imediatamente, nos atuais veículos da frota de ônibus, medidas de controles de engenharia, como instalação de silenciadores, enclausuramento do motor, redução da vibração das estruturas; e administrativas, como as que têm por objetivo alterar o esquema de trabalho ou das operações, produzindo redução da exposição ao ruído, sob pena do pagamento de multa diária de R\$ 1.000,00 (mil reais) por empregado encontrado em situação irregular, contada a partir do 30º dia após a concessão da decisão liminar;

g) realize, nos atuais veículos da frota de ônibus, a análise dosimétrica para avaliação do grau de exposição ao ruído a que submetidos seus motoristas e cobradores durante a jornada laboral dentro dos ônibus atuais com motores dianteiros, retirando da frota os ônibus que ultrapassem os limites previstos na Norma Regulamentadora 15, sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), contada a partir do 30º dia após a concessão da decisão liminar;

g.1) para realização destas análises, faz-se necessária a consideração dos chamados “grupos homogêneos de risco”, cujos critérios para constituição destes para definição de quais ônibus comporão cada grupo, a fim de submetê-los à análise dosimétrica, são os seguintes:

g.1.1) características mecânicas: posição, enclausuramento e vibração interna do motor; rota; e

g.1.2) turno de trabalho - diurno e noturno);

h) forneça e substitua, sempre que necessário, de forma gratuita, e exija o uso de Equipamentos de Proteção Individual – EPI, com modelos que se adequem à função exercida pelo trabalhador, sempre que viável seu uso, sob pena do pagamento de multa diária de R\$ 1.000,00 (mil reais) por empregado encontrado em situação irregular (prazo imediato);

i) observe as normas trabalhistas no que se refere ao respeito ao limite máximo de 08 (oito) horas de trabalho diárias (exposição máxima ao ruído permitida, conforme Anexo I da NR 15), com



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

intervalo de, no mínimo, 01 (uma) hora para refeição e descanso e 11 (onze) horas entre 02 (duas) jornadas, além do descanso semanal remunerado, sendo vedada o trabalho em horas suplementares (artigo 59 consolidado), sob pena do pagamento de multa diária de R\$ 1.000,00 (mil reais) por empregado encontrado em situação irregular (prazo imediato);

j) disponibilize, nos terminais que não os finais de passageiros (pontos de espera, como, por exemplo, no final da Avenida W3 Norte), aos seus empregados, água potável e instalações sanitárias separadas por sexo e em condições adequadas de dimensionamento, higiene e limpeza, de modo a atender o previsto na Norma Regulamentadora 24 do Ministério do Trabalho e Emprego, sob pena de multa diária de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), contada a partir do 30º dia após a concessão da decisão liminar;

l) a partir da publicação da decisão liminar, adquira somente, para compor 100% (cem por cento) de sua frota, veículos novos (zero quilômetro), o que deverá ser aplicado também nos casos de renovação ou incorporação de novos veículos ao longo das futuras concessões do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros, a que título for, devendo os ônibus conter as seguintes especificações:

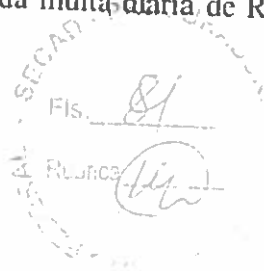
1.1) ar-condicionado que mantenha a temperatura de conforto no seu interior, conforme determinação da Norma Brasileira ABNT NBR 15570:2009;

1.2) motor situado na parte traseira, devidamente enclausurado, com compartimento destinado ao alojamento do motor com sistema de isolamento acústico e térmico de características de baixa combustão, com retardamento de chamas no interior dos ônibus, teto, paredes laterais, frontal e traseira, a fim de diminuir a vibração, temperatura e ruído (sendo o nível de ruído aceitável dentro da cabine de, no máximo, 85 dB), para mantê-los de acordo com os limites permitidos pela legislação em segurança e saúde laboral e, assim, não prejudicar a saúde, higidez e segurança dos motoristas e dos cobradores, entre outros;

1.3) câmbio automático e direção hidráulica, de modo a reduzir os riscos como fadiga, estresse e constrangimento que comprometam a integridade física dos motoristas.

O prazo para início da circulação dos novos veículos (ônibus) da Ré, nos moldes requeridos pelo *Parquet* na alínea anterior ("j"), será de 120 (cento e vinte) dias, contados da data da concessão da liminar vindicada ou da assinatura do contrato junto ao Distrito Federal, o que vencer antes, sendo este prazo suficiente para adaptação interna da empresa-ré e aquisição de veículos próprios ao transporte coletivo urbano de passageiros. Em caso de decorrido o prazo sem que a Ré cumpra o dispositivo quanto aos novos veículos, será devida multa diária de R\$ 50.000 (cinquenta mil reais) por ônibus em situação irregular.

VI.3) DO PEDIDO DEFINITIVO





Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

Requer-se, definitivamente:

- a) sejam acolhidos todos os pedidos da presente Ação Civil Pública, com a concessão *in totum* não só da liminar vindicada, como também, em definitivo, dos pedidos pleiteados, tornando definitiva a liminar concedida para confirmar todos os pedidos alinhavados supra, com seus consectários decorrentes;
- b) a decretação do segredo de Justiça relativo, somente, ao acesso e às informações referentes aos audiogramas e dados previdenciários constantes nos autos, de modo a impedir o acesso a estes a pessoas estranhas à lide, devendo os autos serem disponibilizados exclusivamente às partes litigantes, seus patronos devidamente constituídos e ao d. Juízo;
- c) a citação da Ré no endereço especificado nesta petição (na qualificação da mesma) para, querendo, apresentar defesa, sob as penas da lei;
- d) a condenação da Ré ao pagamento de indenização no montante de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) a título de reparação pelos danos morais coletivos causados aos direitos difusos e coletivos dos trabalhadores, valor corrigido monetariamente até o efetivo recolhimento em favor do Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT – ou, na hipótese de extinção e/ou substituição deste, para outro Fundo de reparação de lesões a interesses difusos e coletivos que vier a substituí-lo ou, ainda, para os cofres da União;
- e) a condenação da Ré no pagamento das custas e demais despesas processuais;
- f) a intimação pessoal do Ministério Público do Trabalho em todos os atos do processo, a teor do disposto no artigo 18, II, "h" e 84, IV da Lei Complementar nº 75/93, e no artigo 236, § 2º do Código de Processo Civil, vez que constitui prerrogativa indeclinável dos Membros do Ministério Público da União "*receber intimação pessoalmente nos autos em qualquer processo ou grau de jurisdição nos feitos em que tiver que officiar*";
- g) a produção de todos os meios de prova em direito admitidos, especialmente o depoimento pessoal do representante da Ré, sob pena de confissão, documentos, perícia, testemunhas.

Atribui-se à causa o valor de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais).

Termos em que pede e espera deferimento.

Brasília, 16 de agosto de 2012

ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA
Procurador do Trabalho





Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR DOUTOR JUIZ DA 19ª VARA DO TRABALHO DE
BRASÍLIA - DF**

Processo nº 0001462-14.2012.5.10.0019

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO, nos autos da Ação Civil Pública em epígrafe, neste ato representado pelo Procurador do Trabalho *infra* assinado, vem, mui respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, apresentar EMENDA À INICIAL para requerer seja determinado à Ré que apresente, junto com a peça de defesa, as seguintes informações e documentos (em cópias legíveis):

I) o número da frota de ônibus, especificando:

I.1) quantos possuem motor dianteiro, central e traseiro;

I.2) quantos possuem ar-condicionado;

I.3) quantos possuem câmbio automático; direção hidráulica, suspensão e amortecimento hidráulicos;

II) relação de empregados, especificando quantos são motoristas e quantos são cobradores;

III) programas ocupacionais atuais: PPRA, PCMSO (com relatório anual) e PCA – Programa de Conservação Auditiva;

IV) série história dos exames audiométricos (admissionais, periódicos, de troca de função e demissionais) a que submetidos, durante todo o contrato de trabalho, referidos empregados (motoristas e cobradores);

V) resultado da realização de dosimetria relativa aos aludidos trabalhadores, observados os seguintes parâmetros: 1) os Parâmetros Técnicos para Realização de Dosimetria; 2) deve ser levado em consideração os chamados “grupos homogêneos de risco” para a realização das análises dosimétricas (os critérios para constituição destes grupos para definição de quais ônibus comporão cada grupo, a fim de submetê-los à análise dosimétrica, são os seguintes: a) características





Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

mecânicas - posição, enclausuramento e vibração interna do motor; b) rota; e c) turno de trabalho - diurno e noturno);

VI) as Comunicações de Acidentes de Trabalho – CATs - emitidas nos últimos de 05 (cinco) anos.

Termos em que pede e espera deferimento.

Brasília, 20 de agosto de 2012

ORIGINAL ASSINADO

ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA
Procurador do Trabalho





Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

**EXCELENTÍSSIMA SENHORA DOUTORA JUÍZA DA 19ª VARA DO TRABALHO DE
BRASÍLIA - DF**



Processo nº 0001462-14.2012.5.10.0019

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**, nos autos da Ação Civil Pública em epígrafe, ajuizada em desfavor de Lotaxi Transportes Urbanos Ltda., neste ato representado pelo Procurador do Trabalho *infra* assinado vem, mui respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com fulcro no artigo 294 do Código de Processo Civil, **ADITAR** a Petição Inicial para **requerer a citação do DISTRITO FEDERAL (SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL) para integrar a lide na qualidade de Réu**, haja vista ser o poder concedente do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros.

Caso assim não entenda Vossa Excelência, requer-se, sucessivamente, a notificação do Distrito Federal (Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal), na qualidade de litisconsórcio passivo necessário, pela natureza da relação jurídica, pois o d. Juízo deverá decidir a lide de modo uniforme para todas as partes, haja vista o pedido de condenação solidária da Administração Pública quanto às obrigações a serem impostas à empresa-Ré.

Aludido pleito está lastreado nos artigos 46, incisos I a IV e 47 processuais, haja vista a conexão entre as pretensões seja pelo objeto da ação, seja pela causa de pedir ou, ainda, pela afinidade de questões por meio do ponto comum de fato ou de direito. Ainda, registre-se que entre as partes existe comunhão de obrigações relativamente à lide derivadas do mesmo fundamento de fato.

Desta forma, requer-se a citação do **DISTRITO FEDERAL (SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL)**, o qual poderá ser notificado no Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, Sala 1501, Brasília/DF, CEP: 70.075-900, em razão dos graves prejuízos irreversíveis à saúde e segurança dos trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Passageiros do Distrito Federal - STPC/DF, em especial dos cerca de 15.000 (quinze mil) motoristas e cobradores de ônibus que laboram no transporte coletivo distrital.

Esta medida é de inteira prudência, haja vista o fato de o Distrito Federal conceder a prestação dos serviços de transporte coletivo urbano de passageiros, possuindo, pois, responsabilidade primária e solidária quanto à prestação dos referidos serviços essenciais pelas



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



empresas concessionárias, reiterando, desde logo, quanto ao Distrito Federal, toda a argumentação expendida na Petição Inicial, inclusive quanto à condenação em dano moral, esta no valor de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) devido à sua culpa *in eligendo* e ao desconhecimento e descaso que demonstra quanto à péssima realidade da prestação dos aludidos serviços e ao adoecimento em massa de cerca da metade dos motoristas e cobradores do transporte público distrital.

I) DAS RESPONSABILIDADES DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E DAS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS

A concessão de serviço público é o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública delega a outrem a execução de um serviço público para que o execute em seu próprio nome, por sua conta e risco, assegurando-lhe a remuneração mediante tarifa paga pelo usuário ou outra forma de remuneração decorrente da exploração do serviço. Só existe concessão de serviço público quando se trata de **serviço de titularidade do Estado**. Assim, **o poder concedente não se afasta da relação, apenas transfere ao concessionário a execução do serviço, continuando titular e responsável pelo mesmo**, *“o que lhe permite dele dispor de acordo com o interesse público; essa titularidade é que permite alterar as cláusulas regulamentares ou rescindir o contrato por motivo de interesse público”*.¹

Não é por outro motivo, então, que referidos contratos possuem inequívoca natureza pública e, em razão do regime que adotam, são alcançados por todas as prerrogativas e sujeições próprias do poder público.

Para Di Pietro, a concessão de serviços está inserida em um conceito amplo de privatização. Isto se justifica porque ela é um dos instrumentos de que o Poder Público pode utilizar-se para reduzir o tamanho do Estado pela transferência de atribuições e atividades para o setor privado. Ainda que a concessão se faça por contrato administrativo, regido pelo direito público, e ainda que o Poder Público conserve a plena disponibilidade sobre o serviço, exerça a fiscalização e cobre tarifa, a execução do serviço estará entregue a uma empresa privada (ou a um consórcio de empresas), que atuará pelos moldes das empresas privadas, livre de procedimentos como concursos públicos, licitação, controle pelo Tribunal de Contas e outros formalismos que dificultam hoje a atuação da Administração Pública Direta e Indireta².

Assim, a concessionária é obrigada a prestar o serviço cujo exercício lhe foi atribuído, mas o poder concedente continua com o dever constitucional de prestá-lo, embora a opção de fazê-lo indiretamente sob regime de concessão ou permissão, conforme autorizado pelo artigo 175 constitucional. O inadimplemento pela concessionária gera sua responsabilidade perante terceiros (trabalhadores e usuários), mas também responsável é, solidariamente, o poder concedente.

1 - DI PIETRO, Maria Silvia Zanella, *Direito Administrativo*, 21ª edição, pp. 278/279, 2002.

2 - DI PIETRO, Ob. cit.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



A temática da responsabilidade civil das concessionárias de serviços públicos e da própria Administração Pública é bastante rica, pois envolve o estudo da responsabilidade civil do Estado, da responsabilidade civil presente na Constituição Federal, no Código de Defesa do Consumidor e na Lei nº 8.987/95, noções de privatização e reflexões sobre responsabilidade solidária e subsidiária do Poder Público nas atividades delegadas.

I.1) DA RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DO PODER CONCEDENTE (DISTRITO FEDERAL)

Nesse diapasão, a responsabilidade do concessionário é sempre objetiva, nos termos do artigo 37, parágrafo 6º da Constituição Federal. No entanto, o poder concedente remanesce, respondendo solidariamente à Administração Pública em relação aos prejuízos decorrentes da má execução do serviço público.

Assim, a jurisprudência pátria dominante é consente em reconhecer a responsabilidade objetiva do Estado, fundada na Teoria do Risco Administrativo, que impõe a obrigação de indenizar sem cogitar sobre a identificação do causador do dano, porque a indagação de culpa ou dolo do agente da autoridade é justificável apenas em se tratando de ação de regresso contra o responsável. Assim, a responsabilidade de o Estado reparar o dano que tenha causado, por si, diretamente, ou por seus agentes, é objetiva, sendo esta a leitura que se faz do artigo 15 do Estatuto Civil de 1916, da Constituição de 1967 e, também, da vigente Carta Federal, que assim dispõe em seu artigo 37, § 6º.

Por consequência, **no caso concreto, comprovada nos autos a existência do nexo de causalidade entre a atuação do Estado e o prejuízo experimentado por todos os trabalhadores e ex-trabalhadores do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros do Distrito Federal, em especial os motoristas e cobradores, impõe-se reconhecer sua grave responsabilidade pela reparação do prejuízo que inflige aos trabalhadores.** Daí o valor do dano moral coletivo deve servir de exemplo para que o Distrito Federal não incentive as más práticas trabalhistas pelas empresas concessionárias nem o adoecimento em massa dos aludidos trabalhadores, que por mais de 20 (vinte) anos vêm tendo perdas significantes em suas saúdes e qualidade de vida.

De acordo com o brilhante entendimento do Ministro Joaquim Barbosa, nos autos do Recurso Extraordinário nº 262251-SP³, o ponto crucial da questão se resume ao seguinte: quando o Estado, mediante contrato administrativo, transfere ao particular uma parcela das suas múltiplas atividades, não ocorre uma transformação substancial na natureza dessas atividades, a ponto de extirpar do serviço prestado pelo particular as características que lhe são próprias, quais sejam, as de um típico serviço público, do qual a coletividade como um todo se beneficia.

Inicialmente porque o serviço público, quando delegado ao particular, não

3 - BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 262651-SP. Relator: Min. Carlos Velloso. Brasília, Diário da Justiça da União de 06/mai/2005.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

deixa de ser público, continuando a Administração a deter sua titularidade. Na concessão, o particular concessionário apenas faz as vezes do Estado, isto é, *il agit pour le compte de l'État*.

A Constituição Brasileira optou por um sistema de responsabilidade objetiva baseado na Teoria do Risco, mais favorável às vítimas, no qual a simples demonstração do nexo causal entre a conduta agressiva do agente público e o dano sofrido pelo administrado (trabalhadores e usuários do sistema de transporte público urbano) é suficiente para desencadear a obrigação do Estado de indenizar o particular que sofre o dano, devendo a sociedade como um todo compartilhar os prejuízos decorrentes dos riscos inerentes à atividade administrativa, em face do Princípio da Isonomia de todos perante os encargos públicos.

Assim é que, sem desconhecer a complexidade da matéria, há de se considerar solidária a responsabilidade dos entes públicos e privados, na hipótese do citado artigo 37, §6º constitucional, não prevalecendo a regra geral do artigo 896 do Código Civil.

Neste tocante, parece, ao revés, haver previsão legislativa expressa aplicável à espécie. O Código de Defesa do Consumidor admite, como fornecedor, *"toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira"* (artigo 3º da Lei nº 8.078/90). A prestação de serviços públicos constitui, portanto, espécie da relação de consumo, sendo a vítima dos danos provocados pela Administração Pública o **"consumidor final ou equiparado"** (artigo 17 da Lei nº 8.078/90), o que atrai para tais hipóteses a disciplina dos acidentes de consumo, de modo a gerar a solidariedade dos diversos entes públicos e privados que se apresentem como fornecedores dos respectivos serviços, prestados (direta ou indiretamente) pela atividade estatal.

Yussef Said Cahali, por sua vez, atribui responsabilidade solidária ao Estado fundamentando-se na presunção absoluta de culpa, por falha na escolha da concessionária ou por desídia na devida fiscalização e, no tocante aos danos oriundos de comportamentos alheios ao contrato de cessão de serviço público, estar-se-ia diante de responsabilidade subsidiária, em face da omissão culposa na fiscalização da atividade⁴.

A jurisprudência já se posicionou no mesmo sentido:

REsp 28222 / SP

RECURSO ESPECIAL 1992/0026117-5

Relatora: Ministra Eliana Calmon

Relatora p/ Acórdão: Ministra Nancy Andrighi

Órgão Julgador: Segunda Turma

Data do Julgamento: 15/02/2000

Data da Publicação/Fonte: DJ 15/10/2001 p. 253

"Ementa

DIREITO ADMINISTRATIVO E AMBIENTAL. ARTIGOS 23, INCISO VI E 225, AMBOS DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO.



4 - CAHALI, Yussef Said. *Responsabilidade Civil do Estado*. 2ª ed. São Paulo: Malheiros, 1995.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO MUNICÍPIO. SOLIDARIEDADE DO PODER CONCEDENTE. DANO DECORRENTE DA EXECUÇÃO DO OBJETO DO CONTRATO DE CONCESSÃO FIRMADO ENTRE A RECORRENTE E A COMPANHIA DE SANEAMENTO BÁSICO DO ESTADO DE SÃO PAULO - SABESP (DELEGATÁRIA DO SERVIÇO MUNICIPAL). AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL. IMPOSSIBILIDADE DE EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO POR ATO DE CONCESSIONÁRIO DO QUAL É FIADOR DA REGULARIDADE DO SERVIÇO CONCEDIDO. OMISSÃO NO DEVER DE FISCALIZAÇÃO DA BOA EXECUÇÃO DO CONTRATO PERANTE O POVO. RECURSO ESPECIAL PROVIDO PARA RECONHECER A LEGITIMIDADE PASSIVA DO MUNICÍPIO.

I - O Município de Itapetininga é responsável, solidariamente, com o concessionário de serviço público municipal, com quem firmou "convênio" para realização do serviço de coleta de esgoto urbano, pela poluição causada no Ribeirão Carrito, ou Ribeirão Taboãozinho.

II - Nas ações coletivas de proteção a direitos metaindividuais, como o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, a responsabilidade do poder concedente não é subsidiária, na forma da novel lei das concessões (Lei n.º 8.987 de 13.02.95), mas objetiva e, portanto, solidária com o concessionário de serviço público, contra quem possui direito de regresso, com espeque no art. 14, § 1º da Lei n.º 6.938/81. Não se discute, portanto, a liceidade das atividades exercidas pelo concessionário, ou a legalidade do contrato administrativo que concedeu a exploração de serviço público; o que importa é a potencialidade do dano ambiental e sua pronta reparação." (g.n.)

Processo: 2011.016253-1 (Acórdão) Relator: Luiz César Medeiros

Origem: São João Batista

Órgão Julgador: Terceira Câmara de Direito Público

Data: 13/06/2011

Juíza Prolator: Maria Augusta Tridapalli

Classe: Apelação Cível



"Ementa:

RESPONSABILIDADE CIVIL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS - QUEDA DE MOTOCICLETA - BURACO EM VIA PÚBLICA - CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO - FALTA DE MANUTENÇÃO ADEQUADA DA MALHA VIÁRIA E DE SINALIZAÇÃO DO PERIGO - OMISSÃO ESPECÍFICA DO PODER CONCEDENTE E DA CONCESSIONÁRIA - RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SOLIDÁRIA

I "Compete ao Município 'organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial' (CR, art. 30, inciso V). O Município e a concessionária do



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



serviço público de abastecimento de água e de coleta de esgoto são solidariamente responsáveis pela reparação dos danos resultantes da falta de sinalização indicativa de obstáculo no leito da via pública (CR, 37, § 6º). Por isso é despiciendo perquirir se a obra estava sendo executada pelo poder concedente (Município) ou pela concessionária (CASAN)" (AC 2010.011758-8, Des. Newton Trisotto).

2 A pessoa jurídica de direito público responde objetivamente pelos danos decorrentes de evento lesivo originado por omissão específica sua, ou seja, por omissão a um dever legal de agir concreta e individualizadamente de modo a impedir o resultado danoso.

3 A existência de buraco em via municipal, desprovido de sinalização adequada, configura omissão específica do ente público, em razão da inobservância de sua obrigação de agir para a conservação do local e a segurança dos munícipes." (g.n.)

1.2) DA RESPONSABILIDADE OBJETIVA DAS EMPRESAS CONCESSIONÁRIAS

Interessa, mais de perto, para a análise do tema, o detalhamento da natureza das concessões administrativas e sua distinção perante outras formas de contrato entre Administração e particulares. Na definição de Hely Lopes Meireles, as concessões administrativas se enquadram entre os atos negociais do Poder Público que são praticados contendo uma declaração de vontade da Administração coincidente com a pretensão do particular, visando à concretização de negócios jurídicos públicos ou à atribuição de certas vantagens ao interessado⁵.

Alexandre de Moraes assevera que *"a responsabilidade civil das pessoas jurídicas de direito público ou privado, quando prestadoras de serviços públicos, baseia-se no risco administrativo, sendo desta forma objetiva"*. Para o autor, os requisitos para se configurar a responsabilidade objetiva são *"a ocorrência do dano; a ação ou omissão administrativa; a existência de nexo causal entre o dano e a ação ou omissão administrativa; e a ausência de causa excludente da responsabilização estatal"*⁶.

Assim, é assente na doutrina que a responsabilidade das concessionárias de serviço público frente a danos ocasionados a terceiros é objetiva e decorre do mesmo comando constitucional aplicável ao Estado (artigo 37, §6º da Constituição Federal⁷). Como se pode observar, a lógica da responsabilidade objetiva do Estado perpassa as pessoas jurídicas de direito público e atinge as pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviço, em nome daquele.

De acordo com o já manifestado entendimento do Ministro Joaquim Barbosa, nos autos do Recurso Extraordinário nº 262251-SP⁸, a primeira e incontornável reflexão que se

5 - MEIRELES, Hely Lopes. *Direito Administrativo Brasileiro*. 27ª ed., São Paulo: Malheiros, 2006.

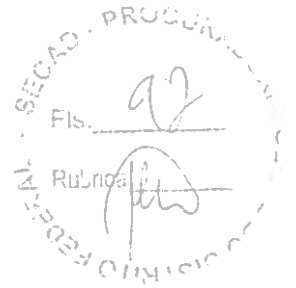
6 - MORAES, Alexandre de. *Constituição do Brasil Interpretada e Legislação Constitucional*, São Paulo: Atlas, 2002.

7 - Art. 37, §6º *"As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa."*

8 - BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 262651-SP. Relator: Min. Carlos Velloso. Brasília. Diário da Justiça da União de 06/mai/2005.



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



impõe quando postulada uma reparação por danos causados por concessionários de serviço público é que, nas mesmas circunstâncias em que produzido o dano, caso estivesse envolvida a própria Administração Pública, a vítima estaria legitimada a receber, imperativamente, indenização. Isto ocorre porque é a natureza da atividade causadora do dano, ou seja, o fato de que ela é exercida em prol da coletividade, que conduz à obrigação de indenizar o particular.

Ainda, o artigo 25º da Lei nº 8.987/95 estabelece a responsabilidade do concessionário de serviço público pelos danos ocasionados em decorrência da execução do serviço concedido ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros.

Corroborando com o supra alegado, e valendo-se das disposições contidas no Código de Defesa do Consumidor, é de se lembrar que, seja relativamente a terceiros ou à própria Administração Pública, a empresa concessionária responderá pelos danos na modalidade objetiva, ou seja, sem perquirição da existência de culpa ou falta do serviço. Esse não é outro que o conceito de “consumidor por equiparação” encontrado no artigo 17 do Código de Defesa do Consumidor: *“Para os efeitos dessa seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento.”*

Ademais, pelo próprio conceito de concessão de serviço público, tem-se que o fornecimento se dá por conta e risco da concessionária, o que reforça a ideia de que juntamente com o bônus do contrato de concessão vem o ônus de arcar com as responsabilidades, nos mesmos moldes da responsabilidade estatal.

No caso dos autos, respondem pelos danos ocasionados à saúde dos motoristas e cobradores do transporte coletivo urbano de passageiros do Distrito Federal, agravos estes derivados das más condições laborais a que submetidos (em especial quanto ao enquadramento em Perda Auditiva Induzida por Ruído – PAIR), tanto as empresas concessionárias, na condição de empregadoras, como o próprio Poder concedente, haja vista a responsabilidade objetiva fixada em favor dos obreiros hipossuficientes (“consumidores por equiparação”).

II) DO PROGRAMA TRABALHO SEGURO – PROGRAMA NACIONAL DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRABALHO DA JUSTIÇA DO TRABALHO

Recentemente, o c. Tribunal Superior do Trabalho iniciou, como parte das comemorações dos 70 (setenta) anos de instalação da Justiça do Trabalho no Brasil, o Programa Trabalho Seguro – Programa Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho.

Da mesma forma que o Ministério Público do Trabalho, a Justiça Laboral preocupou-se com o elevado número de acidentes ocupacionais que produzem sofrimentos diversos ao trabalhador, à sua família, ao empresariado, ao governo e aos órgãos judicantes, cada vez mais abarrotados de processos com pedidos de reparação.

9 - Art. 25. *“Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenuie essa responsabilidade.”*



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



O principal objetivo deste Programa é diminuir o número de acidentes de trabalho presenciado no Brasil nos últimos anos.

Destarte, o Programa Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho é uma iniciativa do e. Tribunal Superior do Trabalho e do Conselho Superior da Justiça do Trabalho, em parceria com diversas instituições públicas e privadas, visando à formulação e execução de projetos e ações nacionais voltados à prevenção de acidentes de trabalho e ao fortalecimento da Política Nacional de Segurança e Saúde no Trabalho.

O Programa volta-se a promover a articulação entre instituições públicas federais, estaduais e municipais e aproximar-se dos atores da sociedade civil, como empregados, empregadores, sindicatos, Comissões Internas de Prevenção de Acidentes - CIPAs, instituições de pesquisa e ensino, promovendo a conscientização da importância do tema e contribuindo para o desenvolvimento de uma cultura de prevenção de acidentes de trabalho.

O plano de ação deste importante Programa Nacional compreende as seguintes atividades:

- a) criação de comitê interinstitucional, com representantes indicados pelas instituições parceiras, tendo como objetivo propor, planejar e acompanhar os programas e ações pactuados;
- b) implementação de políticas públicas permanentes em defesa do meio ambiente, da segurança e da saúde no trabalho, fortalecendo o diálogo social;
- c) **promoção de estudos e pesquisas sobre causas e consequências dos acidentes laboriais no Brasil, a fim de auxiliar na prevenção e na redução dos custos sociais, previdenciários, trabalhistas e econômicos decorrentes;**
- d) **fomento de ações educativas e pedagógicas a fim de sensibilizar a sociedade civil e as instituições públicas e privadas sobre a necessidade de combate aos riscos no trabalho e de efetividade das normas e das convenções internacionais ratificadas pelo Brasil sobre segurança, saúde dos trabalhadores e meio ambiente de trabalho;**
- e) criação de banco de dados comum com as instituições parceiras, com informações necessárias ao alcance do objeto do Programa.

A atuação do e. Tribunal Superior do Trabalho e do Conselho Superior da Justiça do Trabalho no Programa Trabalho Seguro pauta-se em plano de ação voltado para realização de medidas e ações que contribuam para a redução do número de acidentes de trabalho e desenvolvimento de uma cultura de prevenção de acidentes no ambiente laboral.

São utilizadas medidas gerais, ou seja, que possam contribuir para a redução de acidentes de trabalho como um todo, como, por exemplo, as Recomendações Conjuntas da Presidência do TST e da Corregedoria-Geral da Justiça do Trabalho para, de



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

um lado, recomendar aos Tribunais Regionais do Trabalho e aos Juízes do Trabalho que confirmem prioridade à tramitação e julgamento de Reclamações Trabalhistas que envolvam acidentes de trabalho e, de outro, que encaminhem à Procuradoria-Geral Federal cópias das decisões proferidas que reconheçam a conduta culposa do empregador em acidente de trabalho.

Atua também por medidas mais direcionadas, capazes de contribuir para redução de acidentes de trabalho em segmentos econômicos específicos, a depender da escolha do setor econômico pelos respectivos Tribunais Regionais do Trabalho.

Para o desenvolvimento das atividades do Programa Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho, a Resolução nº 96/2012 do CSJT estabeleceu que a Gestão do Programa contará com a participação de magistrados Gestores Nacionais e Regionais responsáveis pela articulação, elaboração e realização das atividades estabelecidas.

No âmbito local referente ao Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região foi instaurado o **Grupo Interinstitucional do Programa TRT 10 de Trabalho Seguro – GETRIN 10**, com o fito maior de promover, nos diversos setores econômicos, a conscientização da prevenção de infortúnios ocupacionais por parte das empresas.

Espera-se, com tais medidas, que a Justiça do Trabalho possa contribuir diretamente para a redução de acidentes laborais e desenvolvimento de uma cultura de prevenção de acidentes e valorização da saúde e da vida dos trabalhadores.

E A MAIOR CONTRIBUIÇÃO QUE O PODER JUDICIÁRIO TRABALHISTA PODE OFERECER PARA PREVENIR E ELIMINAR, DE VEZ, O ADOECIMENTO EM MASSA DOS TRABALHADORES NO PAÍS É POR MEIO DE DECISÕES JUDICIAIS ATENTAS QUANTO À ANÁLISE DAS CIRCUNSTÂNCIAS E FUNDAMENTOS QUE LEVAM OS TRABALHADORES, PARTE HIPOSSUFICIENTE NA RELAÇÃO LABORAL, A RECORRER À ESSA JUSTIÇA ESPECIALIZADA.

III) DOS PEDIDOS

Por todo exposto, requer o Ministério Público do Trabalho:

a) a citação do **DISTRITO FEDERAL (SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL)**, na condição de Réu ou de litisconsorte passivo necessário, o qual poderá ser notificado no Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, Sala 1501, Brasília/DF, CEP: 70.075-900, seja como Réu ou Litisconsorte Passivo Necessário, para, querendo, contestar a presente ação civil pública, haja vista a conexão entre pretensões, seja pelo objeto da ação, seja pela causa de pedir ou, ainda, pela afinidade de questões por meio do ponto comum de fato ou de direito;





Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins

b) a condenação solidária do Distrito Federal em todas as obrigações de fazer impostas à empresa-Ré, conforme descrito na Petição Inicial, com a concessão *in totum* não só da liminar vindicada na exordial, como também, em definitivo, dos pedidos pleiteados, tornando definitiva a liminar concedida para confirmar todos os pedidos alinhavados supra, com seus consectários decorrentes;

c) a condenação do Distrito Federal, em dano moral coletivo, no importe de R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais) a título de reparação pelos danos morais coletivos causados aos direitos difusos e coletivos dos trabalhadores da primeira Ré, valor corrigido monetariamente até o efetivo recolhimento em favor do Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT – ou, na hipótese de extinção e/ou substituição deste, para outro Fundo de reparação de lesões a interesses difusos e coletivos que vier a substituí-lo ou, ainda, para os cofres da União. Esta condenação é devida pela culpa *in eligendo* da Administração Pública e ao descaso que demonstra quanto à péssima realidade da prestação dos aludidos serviços e ao adoecimento em massa da grande maioria dos motoristas e cobradores do transporte público distrital, principalmente em razão dos graves prejuízos irreversíveis à saúde e segurança destes trabalhadores;

d) que o sigilo relativo a ser imposto nestes autos seja limitado à consulta aos documentos constantes do Anexo, não afetando a publicidade dos demais atos processuais;

e) a designação de nova data de audiência, com a urgência reclamada pelo caso concreto, haja vista a data de abertura da licitação (em 14/09/2012, conforme consta no Edital de Licitação), sob pena de frustrar-se qualquer alcance prático das medidas a serem adotadas, levando-se em conta, ainda, que o Procurador oficiante possuirá outro compromisso profissional na data anteriormente agendada para realização da audiência;

f) a condenação do Distrito Federal no pagamento das custas e demais despesas processuais;

g) a produção de todos os meios de prova em direito admitidos, especialmente o depoimento pessoal do representante do Distrito Federal (Secretário de Estado de Transportes do Distrito Federal), sob pena de confissão, documentos, perícia, testemunhas;

h) a alteração do valor da causa para R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais).

Termos em que pede e espera deferimento.

Brasília, 10 de setembro de 2012

ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA
Procurador do Trabalho



2

337

PROCURADORIA GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA

EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DA 19ª VARA DO TRABALHO DE
BRASÍLIA/DF.

Cópio

REF.: PROCESSO N.º 0001462-14.2012.5.10.0019

AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

RÉU: DISTRITO FEDERAL E LOTÁXI TRANSPORTES URBANOS
LTDA.



O **DISTRITO FEDERAL**, pessoa jurídica de direito público interno, com domicílio já indicado na peça de ingresso, por intermédio do seu Procurador que a esta subscreve, regularmente constituído por força de lei, vem requerer a **juntada da petição inicial** que deu origem ao processo de n.º **0001566-18.2012.5.10.0015**, em trâmite na 15ª Vara do Trabalho desta capital.

Conforme se observa da petição em anexo, **há manifesta conexão** entre aquela demanda existente na 15ª Vara do Trabalho e a que ora está e curso, uma vez que:

(i) **há identidade de partes:** em ambos os casos o Ministério Público do Trabalho propôs ação em desfavor do Distrito Federal;

(ii) **a causa de pedir** na presente demanda está *f*

338
4

contida naquela em trâmite da 15ª Vara do Trabalho. Isto porque, naquele feito, além de haver impugnação ao procedimento licitatório instaurado pelo Edital n.º 01/2011-ST/DF, **pede-se também** a condenação do Distrito Federal em indenização por suposto dano moral coletivo, **valendo-se o parquet de suposta falha na fiscalização das empresas permissionários do serviço de transporte coletivo por parte do Distrito Federal** (causa de pedir).

(iii) O **pedido** formulado na presente demanda também **está contido** do que fora formulado perante a 15ª Vara do Trabalho. **Em ambos os casos, pede-se que o Distrito Federal seja condenado ao pagamento de indenização por suposto dano moral coletivo** com base nos mesmos fundamentos.

2

Assim, **restando caracterizada a conexão** entre as demandas, não resta outra opção a este Eminentíssimo Juízo, senão **declinar de sua competência para o Juízo da 15ª Vara do Trabalho**.

Nestes termos, pedem deferimento.

Brasília/DF, 11 de outubro de 2012.


EDVALDO COSTA BARRETO JÚNIOR

PROCURADOR DO DISTRITO FEDERAL



PROCURADORIA-GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA - PROCAD

339
CJPA

EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DA 19ª VARA DO TRABALHO DA 10ª
REGIÃO - BRASÍLIA, DISTRITO FEDERAL

REF.: PROCESSO N.º 0001462-14.2012.5.10.0019

AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

RÉUS: LOTÁXI TRANSPORTES URBANOS LTDA. E DISTRITO
FEDERAL

DISTRITO FEDERAL, pessoa jurídica de direito público, já devidamente qualificado nos autos da Ação Civil Pública em epígrafe identificada, neste ato representado pelo Procurador infra-assinado, vem, respeitosamente, perante Vossa Excelência, apresentar

CONTESTAÇÃO

Em face dos termos constantes da petição inicial, com fulcro nas disposições legais que regem a matéria, fazendo-o nos termos dos argumentos fáticos e jurídicos adiante expostos:

3840
4

1. - DOS FATOS

O Ministério Público do Trabalho ajuizou a presente Ação Civil Pública em face da LOTÁXI TRANSPORTES URBANOS LTDA. e do Distrito Federal, formulando diversos pedidos em face dos dois réus, todavia a pretensão que toca ao ente público ora contestante encontra-se consubstanciada no seguinte pleito:

i) condenação do Distrito Federal ao pagamento de indenização no montante de **R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais)** por dano moral coletivo, porquanto supostamente a Administração Pública seria responsável solidária e objetivamente em relação a danos causados à sociedade e a trabalhadores pelas atuais permissionárias de transporte coletivo.

Na peça de ingresso, o *parquet* afirma que os trabalhadores que atuam da prestação do serviço de transporte público coletivo rodoviário têm sofrido violação à sua saúde, o que ensejaria o direito à reparação pelo dano supostamente sofrido de forma coletiva.

Mais especificamente, o Ministério Público do Trabalho fundamenta seu pedido indenizatório na alegação de que, por meio da realização de inquérito civil junto à empresa ré, ter-se-ia verificado danos à integridade física dos seus trabalhadores por suposta má condição do ambiente de trabalho (no caso, para motoristas e cobradores, os ônibus em circulação), especificamente devido a exposição contínua a ruídos intensos. Assim, sustenta o Requerente que estaria configurado dano moral coletivo "a toda a coletividade de empregados" e "à própria sociedade".

Para imputar responsabilidade ao Distrito Federal e inclui-lo no polo passivo da presente demanda, o Ministério Público do Trabalho afirma que o ente público ora contestante seria **solidariamente** responsável à empresa LOTAXI - TRANSPORTE URBANOS LTDA. pelos danos supostamente causados aos trabalhadores.

Em uma breve síntese, era o que tinha de relevante a ser relatado. Feitas tais considerações, passemos ao exame das questões preliminares que

341
e
obstam o julgamento do pedido e, em seguida, ao exame do mérito da demanda.

2. - DAS PRELIMINARES

Como expressamente dispõe o artigo 769 da Consolidação das Leis do Trabalho, havendo omissão da norma trabalhista, as regras do direito processual civil poderão ser plenamente aplicáveis, desde que haja compatibilidade com o direito processual obreiro.

Nessa perspectiva, como a CLT não trata de questões preliminares e não há incompatibilidade alguma em trazer as regras do processo civil para esta especializada quanto ao ponto, incumbe ao ente público ora contestante apresentar as questões prejudiciais à análise do mérito da demanda. Vejamos:

2.1 - DA REUNIÃO DE PROCESSOS EM DECORRÊNCIA DA CONEXÃO

Nos termos do artigo 103 do Código de Processo Civil, dispositivo este que, como visto, é perfeitamente aplicável ao caso, duas ou mais demandas serão consideradas conexas quando for comum o objeto **ou** a causa de pedir.

Tendo por base tal premissa, é de se constatar que a presente demanda é conexa com a ação que foi distribuída em **30 de julho de 2012** para a 15ª Vara do Trabalho e que foi tombada sob o n.º **0001566-18.2012.5.10.0015**.

Afirma-se isso, pois naqueles autos judiciais a demanda foi proposta pelo Ministério Público do Trabalho em desfavor do Distrito Federal (**identidade de partes**); o objeto da pretensão lá formulada é, dentre outros pleitos, a indenização por suposto dano moral coletivo (**identidade de objeto**); e, por fim, a causa de pedir naqueles autos é suposta violação à integridade física dos trabalhadores (**identidade de causa de pedir**).

Em outras palavras, Nobre Julgador, há grande similitude entre o caso dos presentes autos e a demanda proposta nos autos de n.º **0001566-18.2012.5.10.0015**, atraindo, assim, a aplicação do art. 105 do Código de

342
4

Ritos, uma vez que houve perfeita subsunção da norma encartada no art. 103 daquele mesmo Diploma Legal.

Em conclusão, este Eminentíssimo Juízo deve **declinar da competência para o Juízo da 15ª Vara do Trabalho**, pois as ações são conexas e aquele órgão jurisdicional foi quem primeiro despachou. A medida se impõe a fim de que sejam **evitadas decisões conflitantes**.

2.2 - DA ILEGITIMIDADE PASSIVA: A COMPETÊNCIA DA FISCALIZAÇÃO DO SISTEMA É DO DFTRANS

O Distrito Federal é parte ilegítima para figurar no polo passivo da presente demanda. Não se afirma isso em decorrência da total ausência de responsabilidade solidária do ente ora contestante em face dos fatos narrados na inicial, pois este tema será tratado mais à frente. Afirma-se isso em decorrência do fato de que falece ao Distrito Federal competência/atribuição para fiscalizar o desempenho dos prestadores do serviço de transporte público coletivo distrital.

Expliquemos melhor:

O Distrito Federal, por meio da Lei n.º 241, de 28 de fevereiro de 1992, criou a autarquia então denominada Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos do Distrito Federal (DMTU/DF). Esta nomenclatura foi posteriormente alterada pelo Decreto n.º 23.902, de 11 de julho de 2003, passando aquela autarquia a se chamar DFTRANS.

O art. 2º do citado ato normativo é cristalino ao dispor acerca das atribuições do DFTRANS. Segundo aquele dispositivo, na **condição de órgão gestor do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF**, as atribuições do DFTRANS são as seguintes: (i) planejar e avaliar a caracterização da demanda e da oferta de serviços de transporte coletivo; (ii) elaborar os estudos dos custos de serviços e dos níveis tarifários; (iii) **gerir, controlar e fiscalizar a prestação dos serviços de transporte coletivo**, bem como a administração e operação dos terminais.

Como se vê, é atribuição do DFTRANS, exclusiva, diga-se, na condição de órgão gestor do sistema de transporte coletivo distrital, **gerir, controlar e**

343
f

fiscalizar a prestação dos serviços de transporte coletivo. Isto é, não compete ao Distrito Federal, mas sim ao DFTRANS fiscalizar a prestação dos serviços de transporte público coletivo distrital.

Como dito acima, o DFTRANS é uma **autarquia** e, como tal, possui personalidade jurídica, podendo, assim, ser responsabilizada pelos seus próprios atos.

No caso dos autos, o órgão ministerial imputa responsabilidade solidária (!!!) ao Distrito Federal pelos supostos danos causados à integridade física dos trabalhadores em decorrência da *"culpa in elegendo e ao desconhecimento e descaso que demonstra quanto à péssima realidade da prestação dos aludidos serviços e ao adoecimento em massa de cerca de metade dos motoristas e cobradores do transporte público distrital"* – palavras extraídas da própria exordial.

Ora, Nobre Julgador, a parte autora já sinaliza na peça de ingresso que o suposto dano aos obreiros adveio de **omissão estatal** ao **deixar de fiscalizar** a prestação do serviço de transporte coletivo.

Ocorre que, como se viu, existe uma autarquia distrital que foi criada com a função específica de **gerir, controlar e fiscalizar a prestação dos serviços de transporte coletivo**. Ou seja, em que pese o esforço hercúleo do Ministério Público do Trabalho em atribuir responsabilidade ao Distrito Federal pelos supostos danos causados aos trabalhadores, tal premissa não se sustenta quanto confrontada com a lei que cria o DFTRANS.

Em outras palavras, repita-se à exaustão, por ser **atribuição exclusiva do DFTRANS** a fiscalização do sistema de transporte coletivo distrital, eventual responsabilidade por suposto dano moral coletivo – o que se admite somente para argumentar -, tal como aduz o Ministério Público do Trabalho, somente poderá ser imputada ao DFTRANS e **nunca ao Distrito Federal**.

De forma dedutiva e ainda mais didática, Excelência, há de ser afirmado, sem qualquer risco ao cometimento de equívoco, que: o **Distrito Federal não possui legitimidade para figurar no polo passivo da presente demanda**.

344
p

Nessa linha de raciocínio, por **faltar ao Distrito Federal legitimidade para figurar no polo passivo da demanda ora em curso**, é de se reconhecer que o **autor é carecedor de ação**, devendo, assim, o **processo ser extinto sem resolução do mérito**, ao menos em relação ao ente ora contestante, tal como dispõe o **artigo 267, VI, do CPC**, de aplicação subsidiária ao processo trabalhista.

Mas não é só!

2.3 - DA ILEGITIMIDADE PASSIVA DO DISTRITO FEDERAL: ATRIBUIÇÃO DA UNIÃO DE FISCALIZAR O TRABALHO

O pedido de indenização por dano moral coletivo decorre de inquéritos civis que teriam apurado a ocorrência de danos à integridade física dos trabalhadores dessas empresas por suposta má condição do ambiente de trabalho (no caso, para motoristas e cobradores, os ônibus em circulação), especificamente devido a exposição contínua a ruídos intensos.

Assim, sustenta o órgão ministerial que estaria configurado dano moral coletivo sendo também responsável quanto à respectiva indenização o Distrito Federal, ao argumento de que este deteria responsabilidade solidária objetiva em relação a todos os danos causados por delegatários de serviços públicos, especialmente por ter se omitido na fiscalização quanto às condições de trabalho dos motoristas e cobradores.

Contudo, pertence à **União**, por intermédio do **Ministério do Trabalho**, o **dever de fiscalizar as condições de segurança do trabalho** e, consequentemente, o de aplicar penalidades pelo descumprimento às respectivas normas, atribuição que decorre do poder de polícia, consistente em atividade limitadora do exercício de direitos individuais em benefício do interesse coletivo.

Com efeito, a fundamentação legal da inspeção do trabalho é inicialmente encontrada na Constituição Federal de 1988: "**Art. 21. Compete à União - Inciso XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho**"

345

Também a Consolidação da Lei do Trabalho, em seu art. 626 e seguintes prevê a competência do Ministério do Trabalho para fiscalizar o fiel cumprimento das normas de proteção ao trabalho:

*Art. 626 "Incumbe às autoridades competentes do Ministério do Trabalho, ou àquelas que exerçam funções delegadas, a **fiscalização do fiel cumprimento das normas de proteção ao trabalho.**"*

É inegável, portanto, que a fiscalização ou a ausência dela, alegada pelo Ministério Público do Trabalho, é de **responsabilidade exclusiva da União**, por intermédios dos órgãos constituídos do Ministério do Trabalho e Emprego.

No julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.893, de Relatoria do Ministro Carlos Velloso, o Plenário do Supremo Tribunal Federal declarou a inconstitucionalidade de norma estadual que estabelecia política de proteção à saúde do trabalhador.

Naquela ocasião, o Relator adotou como fundamento o parecer do Procurador-Geral da República, proferido nos termos seguintes:

"Observa-se que o legislador estadual utilizou-se de maneira equivocada de sua competência supletiva para inserir à idéia de 'saúde', abordada no inciso XII, do mencionado art. 24, a saúde no ambiente do trabalho, matéria esta eminentemente trabalhista, prevista no art. 22, § 1º, como de competência privativa da União. A toda evidência, a Lei impugnada viola os arts. 21, XXIV e 22, I, da Carta Federal, pois os temas atinentes à segurança e à saúde do trabalhador estão insertos no conteúdo do Direito do Trabalho, somente podendo ser objeto de legislação estadual em caso de delegação de competência da União para os Estados, por meio de lei complementar devidamente aprovada pelo Congresso Nacional. Quanto à inspeção do trabalho, não há dúvida de que tal atribuição não assiste ao Estado, mesmo sendo este participante do Sistema Único de Saúde - SUS, pois o art. 200, inciso VIII, expõe claramente sua condição de colaborador para a proteção do meio ambiente de trabalho, sendo a

346
0

regulamentação, a fiscalização e o controle das ações e serviços de saúde, reservados à Lei, conforme preceitua o art. 197, da Constituição Federal. Cabe ressaltar que a Lei 8.080/90, que regula o art. 197, da Carta Federal, não confere competência aos Estados para legislar sobre a proteção da saúde do trabalhador ou disciplinar a inspeção do trabalho” (DJ 4.6.2004 – grifos nossos).

O que se quer demonstrar com isso, Excelência, é que também por esse motivo ao Distrito Federal falta legitimidade para figurar no polo passivo da presente demanda, devendo toda e qualquer responsabilidade em decorrência da ausência de fiscalização no meio ambiente do trabalho ser atribuída à União.

Assim, diante da **ilegitimidade passiva do Distrito Federal**, impõe-se a **extinção parcial do presente processo com relação ao ente público**, sem julgamento de mérito, nos termos do **art. 267, VI do CPC**.

2.4 – DA ILEGITIMIDADE PASSIVA: IMPOSSIBILIDADE DE CONDENACÃO DIRETA DE FORMA SOLIDÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Há de ser dito ainda que ainda há um outro argumento para que seja reconhecida a ilegitimidade do Distrito Federal para participar do polo passivo da demanda ora em curso. É que, ao contrário do que quer fazer parecer o Ministério Público, na peça em que requereu a inclusão do ente público ora contestante no polo passivo, **não é caso de responsabilidade solidária, mas sim, quando muito, subsidiária.**

E esse entendimento decorre de expressa previsão legal, contida tanto na Lei de Licitações (Lei n.º 8.666/93) quanto na Lei de Concessões (Lei n.º 8.987/95). Ou seja, o *parquet*, ainda que com fundamentação absolutamente inconsistente – tentando desesperadamente atribuir alguma espécie de responsabilidade ao Distrito Federal, lançando mão de julgados ou de legislações, como a de defesa do consumidor ou do meio ambiente natural contra depredação humana, que não se aplicam *in casu* – defende posicionamento frontalmente *contra legem*, como se confere dos seguintes dispositivos:

Lei n.º 8.666/93:

347
4
"Art. 71. O contratado é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato.

§ 1º. A inadimplência do contratado, com referência aos encargos trabalhistas, fiscais e comerciais não transfere à Administração Pública a responsabilidade por seu pagamento, nem poderá onerar o objeto do contrato ou restringir a regularização e o uso das obras e edificações, inclusive perante o Registro de Imóveis." - destaques nossos.

Lei n.º 8.987/95:

"Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

[...]

Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

[...]

Parágrafo único. As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente." - negritamos

Outra não pode ser a norma que se extrai dos dispositivos transcritos: **a relação de responsabilidade perante terceiros entre Poder Concedente e permissionário/concessionário será sempre de subsidiariedade e nunca de solidariedade.**

348
14

De mais a mais, destaca-se que o próprio **Supremo Tribunal Federal**, na **Ação Declaratória de Constitucionalidade n.º 16/DF** – a qual foi ajuizada precisamente pela Procuradoria do Distrito Federal –, certificou a constitucionalidade do art. 71, §1º da Lei Federal n.º 8.666/93, **asseverando que não há responsabilidade *solidária* da Administração Pública por prejuízos de cunho trabalhista por empresas por ela contratadas e que o Poder Público não pode ser diretamente chamado em juízo para responder por tais obrigações**. Dita a ementa do referido aresto (em anexo):

"RESPONSABILIDADE CONTRATUAL. Subsidiária. Contrato com a administração pública. Inadimplência negocial do outro contraente. **Transferência consequente e automática dos seus encargos trabalhistas, fiscais e comerciais, resultantes da execução do contrato, à administração. Impossibilidade jurídica.** Consequência proibida pelo art., 71, § 1º, da Lei federal nº 8.666/93. Constitucionalidade reconhecida dessa norma. Ação direta de constitucionalidade julgada, nesse sentido, **procedente**. Voto vencido. É constitucional a norma inscrita no art. 71, § 1º, da Lei federal nº 8.666, de 26 de junho de 1993, com a redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995."

(STF – ADC 16/DF – Tribunal Pleno – Rel. Min. Cezar Peluso – J. em 24/11/10)

Também cabe citar, por sua relevância, trechos do voto da Ministra Cármen Lúcia Antunes Rocha no julgamento, em que é sopesado o art. 71, §1º, da Lei de Licitações com a responsabilidade civil do Estado desenhada no art. 37, §6º, da Constituição Federal:

"Da compatibilidade entre art. 71, §1º da Lei n.º 8.666/93 e o art. 37, §6º da Constituição da República

(...)

25. Sabe-se ser requisito para se ter configurada a responsabilidade da entidade estatal que o dano causado a terceiro em decorrência da prestação do serviço público tenha como autor agente público.

749
4
A responsabilidade do ente do Poder Público prevista na Constituição da República exige, como requisito necessário a sua configuração, que o dano tenha origem em ato comissivo ou omissivo de agente público que aja nessa qualidade.

Não é essa a situação disciplinada pelo art. 71, §1º da Lei 8.666/93. Nesse dispositivo, o 'dano' considerado seria o inadimplemento de obrigações trabalhistas por empresa que não integra a Administração Pública, logo, não se poderia jamais caracterizar como agente público.

(...)

Assim, a previsão legal de impossibilidade de transferência da responsabilidade pelo pagamento de obrigações trabalhistas não adimplidas pelo contratado particular não contraria o princípio da responsabilidade do Estado, apenas disciplinando a relação entre a entidade da Administração Pública e seu contratado.

(...)

Ao argumento de obediência ao princípio da responsabilidade de Estado – de natureza extracontratual – não se há de admitir que a responsabilidade decorrente de contrato de trabalho dos empregados de empresa contratada pela entidade administrativa pública a ela se comunique e por ela tenha de ser assumida.

(...)

Contudo, eventual descumprimento pela Administração Pública do seu dever legal de fiscalizar o adimplemento de obrigações trabalhistas por seu contratado, se for o caso, não impõe a automática responsabilidade subsidiária da entidade da Administração Pública por esse pagamento, pois não é capaz de gerar vínculo de natureza trabalhista entre a pessoa estatal e o empregado da empresa particular.

Principalmente, se tanto ocorrer, isso não se insere no campo da inconstitucionalidade do dispositivo em causa.

350
1

Não há, portanto, de ser acolhido o argumento do Procurador-Geral da República no sentido de que "a *Requerente visa a impedir que se examine, em casos concretos, possível responsabilidade da Administração, no que tange a passivos trabalhistas gerados, ainda que indiretamente, em decorrência de contratos de prestação de serviços por ela celebrado*".

A aplicação do art. 71, §1º, da Lei n.º 8.666/93 não exime a entidade da Administração Pública do dever de observar os princípios constitucionais a ela referentes, entre os quais os da legalidade e da moralidade administrativa.

Isso não importa afirmar que a pessoa da Administração Pública possa ser diretamente chamada em juízo para responder por obrigações trabalhistas devidas por empresas por ela contratadas.

Entendimento diverso resultaria em duplo prejuízo ao ente da Administração Pública, que, apesar de ter cumprido regularmente as obrigações previstas no contrato administrativo firmado, veria ameaçada sua execução e ainda teria de arcar com consequência do inadimplemento de obrigações trabalhistas pela empresa contratada."

Diga-se, ademais, que a solidariedade da obrigação **sempre** decorre de lei, ou seja, inexistindo lei que preveja tal solidariedade, esta não poderá ser presumida. Mas o caso dos autos é ainda pior, **além de inexistir lei que preveja tal solidariedade, as previsões legais que tratam do tema afastam justamente tal espécie de responsabilidade para tipificar que o Poder Concedente somente poderá ser responsabilizado de forma subsidiária em decorrência dos atos praticados pelos delegatários do serviço público.**

No caso dos autos não há de ser diferente. O Ministério Público afirma que os supostos danos causados aos trabalhadores advêm da má conservação dos ônibus, má conservação esta que é fruto de conduta exclusiva das próprias

empresas concessionárias, não concorrendo o Distrito Federal em momento algum para que tal situação efetivamente ocorra.

Muito pelo contrário, a Administração Pública Distrital exerce constante fiscalização a fim de evitar que veículos em péssimo estado de conservação possam continuar circulando.

O que isso quer dizer é que não há falar-se em responsabilização direta, ainda que de forma solidária do Distrito Federal, por supostos danos causados pelas empresas concessionárias/permissionárias do serviço de transporte público coletivo. **Tal responsabilização, se vier a ocorrer, somente poderá tocar ao Distrito Federal de forma excepcional e subsidiária.**

Mas há mais! Confirmando que, no caso concreto, é verificada apenas responsabilidade subsidiária do Poder Público - que não incide automaticamente, não sendo possível acionar diretamente a Administração em juízo, o Enunciado n.º 331 do **Tribunal Superior do Trabalho** (que, curiosamente, sequer mencionado pelo Autor) teve redação atualizada para ditar que:

"CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. LEGALIDADE (nova redação do item IV e inseridos os itens V e VI à redação) - Res. 174/2011, DEJT divulgado em 27, 30 e 31.05.2011

I - A contratação de trabalhadores por empresa interposta é ilegal, formando-se o vínculo diretamente com o tomador dos serviços, salvo no caso de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 03.01.1974).

II - A contratação irregular de trabalhador, mediante empresa interposta, não gera vínculo de emprego com os órgãos da Administração Pública direta, indireta ou fundacional (art. 37, II, da CF/1988).

III - Não forma vínculo de emprego com o tomador a contratação de serviços de vigilância (Lei nº 7.102, de 20.06.1983) e de conservação e limpeza, bem como a de serviços especializados ligados à atividade-meio do tomador, desde que inexistente a pessoalidade e a subordinação direta.

352
4

IV - O inadimplemento das obrigações trabalhistas, por parte do empregador, implica a responsabilidade subsidiária do tomador dos serviços quanto àquelas obrigações, desde que haja participado da relação processual e conste também do título executivo judicial.

V - Os entes integrantes da Administração Pública direta e indireta respondem subsidiariamente, nas mesmas condições do item IV, caso evidenciada a sua conduta culposa no cumprimento das obrigações da Lei n.º 8.666, de 21.06.1993, especialmente na fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais e legais da prestadora de serviço como empregadora. A aludida responsabilidade não decorre de mero inadimplemento das obrigações trabalhistas assumidas pela empresa regularmente contratada.

VI - A responsabilidade subsidiária do tomador de serviços abrange todas as verbas decorrentes da condenação referentes ao período da prestação laboral."

Também tal verbete sumular é cristalino ao dispor que a responsabilidade do ente público em relação às questões trabalhistas **sempre será subsidiária e nunca subsidiária.**

Não fora o suficiente, também a jurisprudência unânime do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região elide a tese do Autor Ministerial.

No julgado adiante alinhavado, o Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região avaliou se o Distrito Federal detinha responsabilidade subsidiária sobre ilegalidades cometidas exatamente nas relações de trabalho entre os permissionários de transporte público coletivo e seus empregados e, tanto no caso abaixo quanto em todas as ocasiões em que o assunto veio à tona, esta Egrégia Corte entendeu que não há sequer responsabilidade subsidiária do Poder Público:

"A Lei nº 8.987/95, ao disciplinar as concessões de serviços públicos (art. 175 da CF), embora tenha previsto como encargo do poder concedente a fiscalização dos serviços, exclui qualquer

357
φ

responsabilidade do ente público por eventuais prejuízos causados. Portanto, não há campo para incidência da Súmula nº 331 do TST, específica para as hipóteses de terceirização. Nesse sentido, consolidou-se a jurisprudência do TST, por meio da OJSBDI1-Transitória nº 66, aplicada por analogia ao caso dos autos:

"SETRANSP. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. NÃO CONFIGURAÇÃO. CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO. TRANSPORTE COLETIVO. (DEJT divulgado em 03, 04 e 05.12.2008) **A atividade da São Paulo Transportes S/A - SPTrans de gerenciamento e fiscalização dos serviços prestados pelas concessionárias de transporte público, atividade descentralizada da Administração Pública, não se confunde com a terceirização de mão-de-obra, não se configurando a responsabilidade subsidiária.**"

Na mesma linha de posicionamento, cito precedentes desta Turma:

"RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. NÃO-CARACTERIZAÇÃO. Evidenciado nos autos que as reclamadas entabularam contrato de concessão/permissão de prestação e exploração de serviços públicos e não se verificando a prestação de serviços em prol do ente público, mas em benefício do concessionário/permissionário, não há que se cogitar do instituto da terceirização de serviços e, por conseguinte, em aplicação da previsão contida no item IV da Súmula nº 331/TST." (RO 01764-2011-019-10-00-3, Relatora: Desembargadora Maria Regina Machado Guimarães, DEJT 10/08/2012).

"CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO. TRANSPORTE. INAPLICABILIDADE DA SÚMULA 331/TST. Por meio da concessão de serviço público, o Estado transfere a pessoa jurídica ou a consórcio de empresas a execução de determinada atividade de interesse coletivo, mediante remuneração por tarifas pagas pelos próprios usuários do serviço. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995,

354
2

dispõe sobre os regimes de concessão e de permissão da prestação de serviços públicos, previstos no art. 175 da Constituição Federal. Conforme disposto no diploma legal citado, a concessionária responde por todas as obrigações por ela contraídas, não se transferindo ao Ente Público qualquer responsabilidade. Nesse mesmo sentido o TST, por meio da OJ Transitória 66 da SBDI-I aplicada por analogia ao caso, consolidou entendimento.” (RO 01860-2011-015-10-00-6, Relatora: Desembargadora Flávia Simões Falcão, DEJT 03/08/2012).

“CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA DO ENTE PÚBLICO CONCEDENTE COM BASE NA SÚMULA Nº 331, DO COL. TST. IMPOSSIBILIDADE. A concessão de serviços públicos de transporte encontra previsão no artigo 175 da Constituição e é regida pelas disposições constantes da Lei nº 8.987/95. Trata-se, portanto, de modalidade contratual diversa daquela estabelecida sob a égide da Lei nº 8.666/93, que é o objeto da Súmula nº 331, do col. TST. Nesse contexto, nem mesmo a presença de elementos contratuais comuns,

tais como o poder/dever de fiscalização da administração pública, autoriza a incidência do verbete sumular em destaque, notadamente porque a prestação de serviços por parte do trabalhador não ocorre

em prol da atividade meio do concedente.” (RO 01873-2011-004-10-00-1, Desembargador Pedro Luis Vicentin Foltran, DEJT 13/07/2012)”

(TRT 10 - 01914-2011-001-10-00-0 RO - 1ª Turma - Rel. Des. Ricardo Alencar Machado - J. em 29/08/2012)

Assim, demonstrado que **não há substrato legal** ou entendimento reiterado nos Tribunais de que a Administração Pública seria responsável solidariamente por danos causados por concessionárias ou permissionárias de serviço público e que, consoante a jurisprudência do TST (na OJSBDI1-Transitória nº 66) e do TRT da 10ª Região, sequer se configura responsabilidade

355
4

subsidiária do ente concedente, impõe-se a imediata exclusão do Distrito Federal do polo passivo da presente demanda.

Este, inclusive, é o posicionamento unânime da doutrina, servindo de exemplo os ensinamentos do Eminentíssimo Doutrinador José dos Santos Carvalho Filho, para quem:

*"[...] Contudo, se a culpa é exclusiva da pessoa prestadora do serviço, a ela deve ser imputada a **responsabilidade primária** e ao Poder Público a **responsabilidade subsidiária**. Resulta, pois, nessa hipótese, que eventual demanda indenizatória deve ser dirigida em face exclusivamente do causador do dano, sendo a Administração parte ilegítima ad causam na referida ação."¹ - negritos originais, mas sublinhados nossos.*

Por essa razão, a extinção do processo sem resolução do mérito em relação ao Distrito Federal, com fulcro no art. 267, VI, do Código de Processo Civil, é medida que se impõe.

2.4 DA INCOMPETÊNCIA DO JUÍZO

Com o devido respeito, falta a este Juízo - e à Justiça do Trabalho como um todo - competência para processar e julgar a presente demanda. Explica-se:

O Ministério Público do Trabalho alega que houve dano moral coletivo "genérico" - oriundo das atuais condições de trabalho geridas pelos atuais permissionários de transporte coletivo - pelo qual deveria ser responsabilizado também o Distrito Federal, ao argumento de que o ente público teria responsabilidade solidária em relação a todos os prejuízos causados a terceiros por concessionários de serviço público e em razão da previsão do Código de Defesa do Consumidor que atribui responsabilidade solidária aos fornecedores em situações de acidentes de consumo.

¹ CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo, 21ª ed. rev, atual. e ampl., Rio de Janeiro: Lumen Juris Editora, 2009, págs. 541/542.

256

Em primeiro lugar, note-se que os fundamentos utilizados pelo Requerente para tentar atribuir responsabilidade direta ao Distrito Federal **não tem qualquer relação com a legislação trabalhista**. Com efeito, veja-se que, quando a exordial prega a responsabilidade solidária do concedente, pela natureza pública do serviço no qual os trabalhadores teriam sofrido prejuízo ou por suposta aplicabilidade do Código de Defesa do Consumidor, **o Requerente não ampara o seu pedido indenizatório em quaisquer normas de direito do trabalho**.

E nem poderia ser diferente, pois o Distrito Federal não é o empregador dos motoristas e cobradores dos atuais permissionários de transporte coletivo. Observe-se, **há exclusivamente relação administrativa entre o Distrito Federal e as empresas permissionárias**. Não há, por força de expressa previsão legal², nenhuma relação direta entre o poder concedente e os empregados dos delegatários.

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 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.

Entretanto, é pacífico na jurisprudência do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região que a avaliação de relações administrativas é de competência da Justiça Comum, e não dessa Justiça Especializada. Cite-se breve trecho de julgado esclarecedor em relação ao tema:

"O Ministério Público do Trabalho, muito atento e atuante, busca por meio da ação cautelar interferir no contrato administrativo existente entre Distrito Federal e os

² Da Lei de Concessões: "Art. 31. (...) Parágrafo único. As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, **não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente.**".

Da Lei de Licitações: "Art. 71. **O contratado é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato.** § 1º. A inadimplência do contratado, com referência aos encargos trabalhistas, fiscais e comerciais não transfere à Administração Pública a responsabilidade por seu pagamento, nem poderá onerar o objeto do contrato ou restringir a regularização e o uso das obras e edificações, inclusive perante o Registro de Imóveis."

357
4

permissionários, sustentando para tanto que está a defender os interesses trabalhistas dos empregados dos permissionários, mas esta questão é adjacente à validade da Portaria 34/2008. Não se discute a legitimidade e o interesse do Ministério Público do Trabalho. O que se está a afirmar é a incompetência desta Justiça para a matéria, porque entre os permissionários e o Distrito Federal não há contrato de trabalho, mas uma relação administrativa. Com efeito, a competência para julgar o Mandado de Segurança é desta Justiça porque a autoridade coatora é uma Juíza do Trabalho, contudo, esta competência funcional não se confunde com a competência em relação a matéria, que impede a análise do ato administrativo.

(...)

A Justiça do Trabalho não tem competência para decidir sobre relação da Administração Pública com seus permissionários, ainda que a decisão administrativa atinja os direitos trabalhistas dos empregados dos permissionários. A relação do permissionário com o Distrito Federal é administrativa. A relação do permissionário com os seus empregados é trabalhista. Não se pode acionar diretamente o Distrito Federal para preservar direitos trabalhistas, porque não há nenhuma relação entre ele e os empregados dos permissionários."

(TRT10 - 00334-2008-000-10-00-4 MS (AG) - 2ª Seção Especializada - Acórdão redigido pela Exma. Juíza Cilene Ferreira Amaro Santos - Julgado em 02/09/2008 - grifou-se)

Em segundo lugar, cumpre atentar que os fundamentos enunciados pelo Ministério Público Obreiro segundo os quais a Justiça do Trabalho seria competente para apreciar o pedido em comento não são suficientes para afastar a argumentação ora exposta.

É que a competência da Justiça Trabalhista é estrita ao processamento de ação em que se discute a relação empregado vs. empregador, em ato decorrente da relação de trabalho. *In casu*, **não se trata de demanda movida nem por empregados** (foi movida pela Procuradoria Regional do Trabalho,

representando um dano que seria contra toda a sociedade) **nem contra os respectivos empregadores, tampouco fundada em ato decorrente da relação de trabalho entre as partes**, porque não há relação de trabalho entre o Distrito Federal e os referidos trabalhadores. Por idênticas razões, afasta-se a aplicação do Verbete n.º 327 do Tribunal Superior do Trabalho.

Diante do exposto, requer seja reconhecida 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 também nesse ponto, sem resolução de mérito, com fulcro nos arts. 113 e 267, inciso IV, do Código de Processo Civil.**

3. - DO MÉRITO

Embora seja certo o acatamento das preliminares alhures suscitadas, em homenagem ao princípio da eventualidade, incumbe ente contestante adentrar no mérito da demanda, para, no seu âmago, impugná-lo.

3.1 - DA AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE CIVIL

3.1.1 - DAS CONSIDERAÇÕES INTRODUTÓRIAS ACERCA DA TEORIA APLICÁVEL AO CASO

De saída, deve ser destacado que, com o devido respeito, labora em equívoco o Ministério Público do Trabalho ao estabelecer como verdade absoluta que se trata de responsabilidade civil objetiva do estado. Ledo engano!

Em verdade, a responsabilidade do estado em decorrência dos seus atos está expressa no §6º do artigo 37 da Constituição da República. Também é verdadeiro que aquele dispositivo cria uma regra geral segundo a qual não se discute a existência do elemento subjetivo (culpa *lato sensu*) em relação aos danos causados pelo estado.

Todavia, aquele dispositivo somente será aplicado para as condutas estatais que sejam comissivas, isto é, somente quanto o ente público atuar, agir

359
4
é que a responsabilidade será objetiva e não será questionada a existência ou não de culpa do ente estatal.

Quando se tratar de uma conduta omissiva – um não fazer do estado -, aquela disposição constitucional não terá aplicação, sendo aplicável a regra geral da responsabilidade civil, segundo a qual deverá ser também demonstrada a culpa do agente para que reste caracterizado o dever de indenizar.

Essa é a leitura que a doutrina e a jurisprudência fazem do §6º do artigo 37 da Constituição da República, conforme sentencia o Ilustre Doutrinador Celso Antônio Bandeira de Mello, *in verbis*:

"Quando o dano foi possível em decorrência de uma omissão do Estado (o serviço não funcionou, funcionou tardia ou ineficiente) é de se aplicar a teoria da responsabilidade subjetiva. Com efeito, se o Estado não agiu, não pode, logicamente, ser ele o autor do dano. E, se não foi o autor, só cabe responsabilizá-lo caso esteja obrigado a impedir o dano. Isto é: só faz sentido responsabilizá-lo se descumpriu dever legal que lhe impunha obstar ao evento lesivo.

*Deveras, caso o Poder Público não estivesse obrigado a impedir o acontecimento danoso, faltaria razão para impor-lhe o encargo de suportar patrimonialmente as conseqüências da lesão. Logo, a responsabilidade estatal por ato omissivo é sempre responsabilidade por comportamento ilícito. E, sendo responsabilidade por ilícito, é necessariamente responsabilidade subjetiva, pois não há conduta ilícita do Estado (embora do particular possa haver) que não seja proveniente de negligência, imprudência ou imperícia (culpa) ou, então, deliberado propósito de violar a norma que o constituía em dada obrigação (dolo). Culpa e dolo são justamente as modalidades de responsabilidade subjetiva"*³

No caso dos autos, conforme consta da própria petição de ingresso, há clara **imputação de responsabilidade** ao Distrito Federal em decorrência de

³ BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de Direito Administrativo*. 17 ed. São Paulo: Malheiros, 2004. p. 895-896.

suposta omissão em fiscalizar as empresas delegatárias do serviço de transporte coletivo no que se refere ao ambiente adequado de trabalho para os cobradores e motoristas.

Ao assim dispor, o Ministério Público do Trabalho atrai para o caso a responsabilidade civil subjetiva do Estado, pois, como se expôs acima, a sua aplicação se fará presente toda vez em que se imputa responsabilidade em decorrência de responsabilidade omissiva do Estado.

Sendo subjetiva a responsabilidade imputada ao Estado, para reste presente o dever de indenizar, a parte autora deveria provar - além de conduta omissiva contrária ao direito, dano efetivo e nexo de causalidade entre ambos - a culpa no sentido lato.

Isto é, além dos requisitos ordinários da responsabilidade civil, incumbia ao Ministério Público do Trabalho a demonstração no sentido de que o Distrito Federal agira com dolo ou com negligência, imprudência ou imperícia.

Ocorre que, consoante será demonstrado, não estão presentes no caso dos autos nenhum dos elementos caracterizados do dever de indenizar. Vejamos:

3.1.2 - INEXISTÊNCIA DE RESPONSABILIDADE CIVIL: AUSÊNCIA DE OMISSÃO ESTATAL

Fixadas as premissas acima e afastadas as dúvidas acerca de qual a espécie de responsabilidade civil do Estado deve ser aplicada ao caso concreto, passemos a demonstrar as razões pelas quais inexiste o dever de indenizar.

Sendo subjetiva a responsabilidade do Estado, há de ser aplicada da teoria francesa da *culpa do serviço*, segundo a qual "*ocorre culpa do serviço ou falta do serviço quando este não funciona, devendo funcionar, funciona mal ou funciona atrasado*".⁴

No caso dos autos, ainda que fosse atribuição do Distrito Federal atuar na fiscalização do ambiente de trabalho no âmbito do transporte coletivo, o que,

⁴ BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. *Curso de Direito Administrativo*. 17 ed. São Paulo: Malheiros, 2004. p. 885.

como visto, não o é, pois pertence ou ao DFTRANS ou à União, é de se afirmar que **não houve culpa do serviço por eventuais danos causados** à saúde dos cobradores e motoristas de ônibus.

Afirma isso, pois, conforme documentação em anexo (anexo 1), a **empresa** que compõe o polo passivo ao lado do Distrito Federal foi **constantemente fiscalizada**, sendo algo inclusive de diversos autos de infração por violar as normas técnicas que resguardam a saúde dos trabalhadores e dos passageiros.

Como se vê da documentação anexa (anexo 1), a Administração Pública Distrital, no pleno uso do seu poder de polícia, procedia à fiscalização dos ônibus da empresa ré, sempre buscando uma melhoria na prestação dos serviços à população e, conseqüentemente, ainda que fosse sua atribuição (repita-se: a atribuição é da União), um melhor ambiente de trabalho para os cobradores e motoristas.

Tal situação fática, Excelência, afasta por completo o dever de indenizar do Distrito Federal. Isto porque, tendo havido fiscalização incessante por parte da Administração Pública Distrital, **beira ao absurdo a afirmação no sentido de que o ente público contestante omitiu-se no seu dever de agir.**

Nessa perspectiva, decorre de dedução lógica que, **inexistindo omissão estatal, inexistirá também a responsabilidade**, devendo os **pedidos** contidos na peça de ingresso ser **julgados totalmente improcedentes** no que se refere à pretensão voltada ao Distrito Federal.

Ora, inexistindo omissão estatal no presente caso concreto não há falar em dever de indenizar por parte do Distrito Federal, afigurando-se, inclusive, desnecessário tecer comentários sobre os demais elementos da responsabilidade civil subjetiva do Estado. Todavia, em homenagem ao princípio da eventualidade, vejamos as demais razões pelas quais os pedidos formulados pelo Ministério Público devem ser julgados improcedentes.

3.1.3 - INEXISTÊNCIA DE RESPONSABILIDADE CIVIL: AUSÊNCIA DE CULPA

Como visto, em sede de responsabilidade civil subjetiva, além da omissão estatal, deve estar presente também o dano, o nexo de causalidade e, sobretudo a culpa, ainda que considerada esta última no seu mais amplo sentido.

Em outro dizer e ainda valendo-se dos ensinamentos do Mestre Celso Antônio Bandeira de Mello, para configurar a responsabilidade estatal por omissão não basta a simples relação entre a ausência do serviço (omissão estatal) e o dano sofrido. Afirma ele,

"cumpre que haja algo mais: a culpa por negligência, imprudência ou imperícia no serviço, ensejadoras do dano, ou então o dolo, intenção de omitir-se, quando era obrigatório para o Estado atuar e fazê-lo segundo um certo padrão de eficiência capaz de obstar ao evento lesivo. Em uma palavra: é necessário que o Estado haja incorrido em ilicitude, por não ter ocorrido para impedir o dano ou por haver sido insuficiente neste mister, em razão de comportamento inferior ao padrão legal exigível." ⁵

Entretanto, nos autos, não há uma prova sequer nem digressão sobre efetiva culpa do Distrito Federal em relação ao suposto prejuízo sofrido pelos motoristas e cobradores empregados pelas atuais concessionárias.

Não foi comprovado nem mesmo que este ente público tinha ciência dos fatos alegados – note-se que o Ministério Público instaurou inquéritos civis desde 2004 sobre o assunto, mas na exordial, em nenhum momento é dito que foi feita comunicação à Secretaria de Transportes do Distrito Federal para tomar providências.

O Ministério Público apenas afirma que o Distrito Federal deve ser civilmente responsabilizado, mas simplesmente alega, **não prova nada**, nem muito menos individualiza a sua conduta nem demonstra a sua culpa sobre a qual poderia ter sido feito algum juízo de reprovação.

⁵

Idem. Ibidem, p. 896.

Mas também não poderia ter sido diverso, já que **em momento algum o Distrito Federal agiu com imprudência, imperícia ou negligência, bem como omitiu-se intencionalmente**, até mesmo porque, conforme visto no tópico anterior, tal omissão não houve.

Ora, se encontra presente no caso dos autos o elemento subjetivo da responsabilidade civil subjetiva do Estado, qual seja, a culpa no seu mais amplo sentido, é inquestionável que não há falar-se em dever de indenizar por parte do Distrito Federal.

Portanto, na improvável hipótese de esse Juízo entender que o Distrito Federal é responsável pelos alegados danos à coletividade e aos trabalhadores das atuais permissionárias de transporte coletivo, ainda assim é forçoso o julgamento pela improcedência do referido pedido do Autor por ser manifesta a inexistência de culpa por parte do ente público contestante.

3.1.4 – DA AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE CIVIL: CONSIDERAÇÕES ACERCA DO SUPOSTO DANO

Deve ser destacado ainda que o Ministério Público do Trabalho não comprovou a ocorrência de dano moral "*na coletividade de empregados e na sociedade*", tal como alegado na peça de ingresso. Aparentemente isso é aventado pelo Ministério Público do Trabalho ao usar as expressões "*dano genérico*", "*prejuízo moral potencial*" e "*dano desferido potencialmente a um universo de pessoas*".

Ocorre que o *parquet* ajuizou a ação após investigar 7 (sete) das empresas permissionárias de transporte coletivo no Distrito Federal, **afirmando** que houve dano a toda a classe dos motoristas e cobradores respectivos (cerca de 15 mil pessoas, segundo o Autor), porém não tendo sido feitas investigações quanto a 9 (nove) outras empresas permissionárias do aludido serviço, nem quanto à coletividade como um todo.

Ou seja, a parte autora só fez um mínimo levantamento de informações em relação a porção minoritária das empresas que atendem o transporte coletivo, contudo defende que foram prejudicados **todos** os motoristas e cobradores, bem como toda a coletividade.

Ora, Excelência, assoma evidente que, em um universo de 16 (dezesesseis) empresas, a utilização de apenas 7 (sete) permissionários como amostragem para aferir se houve ou não dano à integridade física dos trabalhadores não demonstra a universalidade que deveria estar abarcado pelo suposto dano moral coletivo.

Em outras palavras, **não há demonstração de coletividade do dano!** Pelo que consta dos autos, apenas alguns empresários de algumas empresas possuem algum déficit auditivo, o que não quer dizer que tal deficiência tenha relação direta com a má prestação dos serviços pelas permissionárias do serviço de transporte coletivo.

Ademais, o Ministério Público do Trabalho não comprovou adequadamente a gravidade do suposto dano à coletividade. Atente-se para precedente do Tribunal Regional da 10ª Região que julgou improcedente pedido de indenização de danos morais coletivos em ação civil pública justamente porque não se vislumbrava efetivo atentado significativo para a moral coletiva – inclusive fazendo referência a julgado do TRT da 3ª Região, o qual emitiu decisão parelha em situação bastante semelhante a dos autos:

"(...) não vejo procedência no pedido de indenização por dano moral coletivo. A conduta ilícita da Ré poderá legitimar os trabalhadores potencialmente lesados, no âmbito das normas da CLT, a buscar a tutela jurisdicional trabalhista. Logo, trata-se de violação de direitos em relação aos quais a ordem jurídica positiva define critérios de reparação, inclusive, tarifada. **Em relação à coletividade, entendo que basta, por si só, a tutela inibitória deferida, não se cogitando de reparação pecuniária. Em caso de contornos semelhantes, já se pronunciou o Eg. TRT da 3ª Região:**

'AÇÃO CIVIL PÚBLICA - DANO MORAL COLETIVO - NÃO CONFIGURAÇÃO. Embora constatada a deficiência na observação, pela empresa, de normas de medicina, segurança e higiene do trabalho, não se pode extrair daí a existência de um sentimento coletivo de indignação, de desagrado e de vergonha capaz de ferir a 'moral' da coletividade inserida nesse

365
P

contexto, para efeito de indenização por dano moral coletivo. Para esse fim, o ilícito e seus efeitos devem ser de tal monta que a repulsa social seja imediata e extrapole aquela relativa ao descumprimento pelo agente transgressor de determinadas normas de conduta trabalhista.' (RO 00710-2004-087-03-00- 8, Ac. 8a Turma, Relatora Juíza Denise Alves Horta, DJ 26.11.2005, p. 18).

Portanto, no âmbito dos interesses transindividuais dos trabalhadores, a pretensão fundada em dano moral coletivo, veiculada em ação civil pública, decorrente da ilegalidade de contrato de prestação de serviços, exaure-se na tutela inibitória, que consiste na imposição de obrigação de não-fazer. Desse modo, meu voto é no sentido de dar provimento ao recurso para excluir da condenação a indenização a título de dano moral coletivo.

CONCLUSÃO Pelo exposto, conheço parcialmente do recurso, rejeito as prefaciais suscitadas e, no mérito, dou-lhe parcial provimento, para excluir da condenação a indenização a título de dano moral coletivo, nos termos da fundamentação."

(TRT 10 - 00572-2005-018-10-00-5 RO - 1ª Turma - Rel. Des.ª Maria Regina Machado Guimarães - J. em 15/02/2006 - g.n.)

Não se estar afirmando que, se realmente comprovado dano à saúde do trabalhador, este não terá direito à indenização por violação à sua integridade física. Não é isso! O que se está a afirmar é que o meio pelo qual essa indenização poderá ocorrer **não deve ser este instrumento de ação coletiva**, mas sim **ações individuais** propostas por cada um dos trabalhadores supostamente lesados.

Em conclusão, por **não restar caracterizado um efetivo dano moral a uma universalidade de pessoas**, a improcedência dos pedidos é medida que se impõe.

366
0

3.2 - DA INAPLICABILIDADE DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR AO CASO DOS AUTOS

Ainda na tentativa conferir substrato legal para o seu pleito, o Ministério Público afirmar que seriam aplicáveis ao caso as normas inseridas no Código de Proteção e Defesa do Consumidor, pois, segundo a sua ótica, os cobradores e motoristas deveriam ser considerados consumidores por equiparação. Com o devido respeito, tal assertiva não merece prosperar. Vejamos:

Inicialmente, veja-se que o Código de Defesa do Consumidor evidentemente não se aplica, *in casu*, por expressa previsão contida em suas disposições, sobretudo no seu art. 3º, §2º:

"Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo.

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

§ 1º Produto é qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial.

§ 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista."

367
9

É de uma clareza solar a parte final no §2º do artigo 3º do Código de Defesa do Consumidor ora transcrito ao dispor que as relações de caráter trabalhistas estão sumariamente descartadas da hipótese de incidência daquele Diploma Normativo.

Em outro dizer, a própria lei proíbe expressamente a sua aplicação nas relações trabalhistas, mas mesmo assim o Ministério Público insiste em afirmar que tal regramento deveria ser aplicado, tendo vista que os cobradores e motoristas deveriam ser considerados consumidores por equiparação. A tese é até sedutora, mas não resiste quando confrontada com a disposição legal em comento.

Assim e em conclusão, ao contrário do que afirma o *parquet* não há falar-se em aplicação do Código de Defesa do Consumidor para o caso em apreço.

3.3 – INAPLICABILIDADE DOS JULGADOS TRAZIDOS À COLAÇÃO PELO MINISTÉRIO PÚBLICO

Ademais, o Ministério Público do Trabalho, embora tenha reconhecido tratar-se de matéria complexa, basicamente pressupôs que o Distrito Federal teria responsabilidade solidária e objetiva em relação a supostos danos causados por permissionários do transporte coletivo distrital, sem apresentar justificativa adequada para tanto, limitando-se a citar 2 (dois) julgados colacionados que aparentemente dariam amparo à sua tese.

Um deles, do qual o Requerente não identificou a origem (em pesquisa, descobriu-se que é proveniente do Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina) não se aplica analogicamente ao caso concreto porque defende entendimento diverso do majoritário adotado tanto pelo Superior Tribunal de Justiça quanto pelo Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, como veremos adiante.

O outro, oriundo do Superior Tribunal de Justiça, na verdade, contraria a posição do Requerente. Examinando o aresto na íntegra, este dita que **os concessionários ou permissionários de serviço público são os únicos responsáveis quanto a danos que vierem a causar a usuários ou**

terceiros, excetuando-se tal regra apenas em caso de insolvência financeira do concessionário responsável, quando daí – e apenas nessa situação – haveria responsabilidade subsidiária do concedente (e não solidária). **O aresto citado oferece solução jurídica divergente somente porque abarca responsabilidade por dano ambiental**, o qual possibilita responsabilização solidária direta do Estado por conta de legislação específica – o art. 14, §1º, da Lei n.º 6.938/81. Vejamos alguns trechos:

"O administrativista Celso Antônio Bandeira de Mello apresenta o seguinte conceito de concessão de serviços públicos:

"Concessão de serviço público é o instituto através do qual o Estado atribui o exercício de um serviço público a alguém que aceita prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis uni lateralmente pelo Poder Público, mas sob garantia contratual de um equilíbrio econômico-financeiro, remunerando-se pela própria exploração do serviço, em geral e basicamente mediante tarifas cobradas diretamente dos usuários do serviço." (Curso de direito Administrativo. 11ª edição, Malheiros Editores, 1999, pág. 499)

O em. administrativista, alusivamente à responsabilidade do concessionário, esclarece:

82. **"O concessionário - já foi visto - gere o serviço por sua conta, risco e perigos. Daí que incumbe a ele responder perante terceiros pelas obrigações contraídas ou por danos causados.** Sua responsabilidade pelos prejuízos causados a terceiros e ligados à prestação do serviço governa-se pelos mesmos critérios e princípios reitores da responsabilidade do Estado, pois ambas estão consideradas conjuntamente no mesmo dispositivo constitucional, o art. 37, § 6º, cujos termos são os seguintes: "As pessoas jurídicas de Direito Público e as de Direito Privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa." (In ob. citada, pág. 541)

Contudo, excepciona tal regra, admitindo a responsabilidade subsidiária do concedente em caso de insolvência do concessionário responsável.

Ocorre que o caso sub examine apresenta uma particularidade, pois, trata-se de responsabilidade por dano ambiental, de natureza objetiva, respondendo, solidariamente, o Estado (poder concedente) e o concessionário de serviço público.

(...)

Oportuno lembrar que poluidor é: "a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental" (art. 3º, IV da Lei 6938/81), onde fica evidenciada "legitimação passiva a todos os responsáveis pelas situações ou fatos ensejadores da ação, sejam pessoas físicas ou jurídicas, inclusive as estatais, autárquicas ou paraestatais, porque tanto estas como aquelas podem infringir normas de Direito material de proteção ao meio ambiente e ao consumidor, incidindo na previsão do art. 1º da Lei 7347/85, e expondo-se ao controle judicial de suas condutas" (Hely Lopes Meirelles - Mandado de Segurança, Ação Popular, Ação Civil Pública, Mandado de Injunção e Habeas Data. São Paulo: RT, 12 ed., p. 123)"

(STJ - RESP 28222/SP - 2ª Turma - Trechos do voto condutor do acórdão, da Rel. Ministra Nancy Andrighi - J. em 15/02/2000 - g.n.)

Embora seja evidente, repisa-se que não é possível aplicar o regime jurídico dos danos ambientais, causados por poluição, regulado na Lei n.º 6.938/81 (que "Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências" com finalidade de preservação do meio natural contra degradação ambiental) à pretensão do Autor de indenização por danos morais "genéricos" por suposto descumprimento às normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.

De qualquer modo, contrariamente à argumentação do Autor que tenta induzir este Juízo a erro, na análise da responsabilidade sobre eventuais danos gerados na prestação de serviços públicos, deve-se ter por referência não precedente antigo (julgado em 2000, 12 anos atrás) acerca de assunto diverso

JFR
el

(proteção do meio ambiente contra poluição), mas sim a **jurisprudência recente e dominante do Superior Tribunal de Justiça que ditam que o Poder Público, no caso, só pode ter, eventualmente, responsabilidade subsidiária e não solidária, em delegação de serviço público**. Confirma-se o acórdão do Recurso Especial 1135927/MG, publicado em 19/08/2010:

RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. PODER CONCEDENTE. CABIMENTO. PRESCRIÇÃO. NÃO OCORRÊNCIA.

1. Há responsabilidade subsidiária do Poder Concedente, em situações em que o concessionário não possui meios de arcar com a indenização pelos prejuízos a que deu causa. Precedentes.

(...)

O eminente jurista Celso Antônio Bandeira de Mello assim conceitua o instituto da concessão de serviço público:

"Concessão de serviço público é o instituto através do qual o Estado atribui o exercício de um serviço público a alguém que aceita prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Poder Público, mas sob garantia contratual de um equilíbrio econômico-financeiro, remunerando-se pela própria exploração do serviço, em geral e basicamente mediante tarifas cobradas diretamente dos usuários do serviço" (Curso de direito administrativo. 1. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 1999, p. 499).

Via de regra, o concessionário assume todos os riscos do empreendimento ao executar o serviço, sendo da própria essência do instituto da concessão a transferência dos mesmos ao ente privado que assumiu a responsabilidade pela execução do serviço. Por esse motivo, cabe-lhe responsabilidade civil e administrativa pelos prejuízos que causar ao poder concedente, aos usuários e também a terceiros.

Nesse sentido ensina o eminente administrativista:

"O concessionário - já foi visto - gere o serviço por sua conta, risco e perigos. Daí que incumbe a ele responder perante terceiros pelas obrigações contraídas ou por danos causados. Sua responsabilidade pelos prejuízos causados a terceiros e ligados à prestação do serviço governa-se pelos mesmos critérios e princípios reitores da responsabilidade do Estado, pois ambas estão consideradas conjuntamente no mesmo dispositivo constitucional, o art. 37, § 6º, cujos termos são os seguintes: "As pessoas jurídicas de Direito Público e as de Direito Privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa" (Ob. cit. p. 514).

No entanto, a regra comporta exceção. **Admite-se a possibilidade de responsabilização subsidiária do poder concedente em situações em que o concessionário não possui meios de arcar com a indenização pelos prejuízos a que deu causa, consoante aponta a doutrina:**

"Não obstante, se, apesar disso, o concessionário não tiver meios efetivos para reparar os prejuízos causados, pode o lesado dirigir-se ao concedente, que sempre terá responsabilidade subsidiária pelo fato de ser o concessionário um agente seu. Insolvente o concessionário, passa a não mais existir aquele a quem o concedente atribuiu a responsabilidade primária. Sendo assim, a relação jurídica indenizatória se fixará diretamente entre o lesado e o Poder Público, de modo a ser a este atribuída a responsabilidade civil subsidiária" (CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 13. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005, p. 299).

Destarte, em razão do dano ter sido causado por quem agia em nome do Estado - no exercício de serviço que tem como beneficiária toda a coletividade - e ter ocorrido somente em razão dessa condição, ao poder concedente incumbe a responsabilidade pela reparação dos danos causados por seu agente, na impossibilidade do concessionário fazê-lo.

Ao contrário do que aponta a sentença recorrida, a responsabilidade do poder concedente (no caso, o DER/MG) não é solidária, e sim, subsidiária à responsabilidade da sociedade empresária que recebeu a concessão do serviço público. De fato, à concessionária atribui-se o dever de responder de maneira integral e isolada pelos danos que causou, sem que o concedente, em um primeiro momento, possuisse qualquer obrigação nesse sentido, já que o contrato de concessão de serviço público pressupõe, de ordinário, a transferência dos riscos do empreendimento ao concessionário do serviço que, em contrapartida, auferir os benefícios econômicos da exploração da atividade transferida.

Somente com a ocorrência de fatos que determinem a insolvabilidade do concessionário é que passa a ser exigida a responsabilização do poder concedente. (...)

(STJ – RESP 1135927/MG – 2ª Turma – Rel. Min. Castro Meira – J. em 10/08/2010 – g.n.)

Assim, também por esse motivo, a improcedência dos pedidos em relação do Distrito Federal é medida que se impõe.

4. – DA CONCLUSÃO E DOS PEDIDOS

Antes o exposto, o Distrito Federal, certo dos acréscimos de Vossa Excelência, requer:

- a) Seja reconhecida a **conexão** com ação proposta perante a 15ª Vara do Trabalho deste TRT/10ª nos autos de n.º **0001566-18.2012.5.10.0015**;
- b) Caso não seja o entendimento deste Eminentíssimo Juízo, o que se admite somente para argumentar, seja reconhecida a **ilegitimidade passiva do Distrito Federal**, extinguindo-se o processo sem resolução de mérito em relação ao si, com fulcro no art. 267, VI, do CPC, seja porque não é sua atribuição fiscalizar o sistema de transporte, mas sim do DFTRANS, seja

37
4
porque é atribuição da União fiscalizar o ambiente de trabalho, e não sua, ou, por fim, seja porque não é possível a sua responsabilização de forma direta e solidária, como quer parecer ser possível o Ministério Público;

c) Caso ainda não seja este o entendimento deste Eminentíssimo Juízo, o que se ventila *ad argumentandum*, seja reconhecida a **incompetência absoluta deste Juízo** para processar e julgar o feito;

d) Porventura se ainda não for este o entendimento de Vossa Excelência, que sejam **julgados improcedentes os pedidos** contidos na exordial, **uma vez que não restaram presentes os requisitos caracterizadores do dever de indenizar.**

Requer, por fim, provar o alegado por todos os meios de prova em direito admitidos.

Nestes termos, pede deferimento.

Brasília, 10 de outubro de 2012



EDVALDO COSTA BARRETO JÚNIOR

PROCURADOR DO DISTRITO FEDERAL

ROL DE DOCUMENTOS ANEXOS:

a) **Anexo 1 - Documentos que comprovam que o DFTRANS fiscalizava regularmente a empresa ré: autos de infração por amostragem, listagem de processos administrativos e autos de infração em curso.**



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1950

**EXCELENTÍSSIMA SENHORA DOUTORA JUÍZA DA 19ª VARA DO TRABALHO DE
BRASÍLIA - DF**



12.02.2014

Processo nº 0001462-14.2012.5.10.0019

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**, nos autos da Ação Civil Pública em epígrafe, ajuizada em desfavor de Lotaxi Transportes Urbanos Ltda. e do Distrito Federal, neste ato representado pelo Procurador do Trabalho subscrito, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, no prazo legal, nos termos do artigo 895 da Consolidação das Leis do Trabalho, interpor

RECURSO ORDINÁRIO

em face da sentença de fls. 1.776/1.804, que veicula julgamento de procedência parcial dos pedidos. Pugna pelo recebimento e regular processamento da medida recursal, com a notificação dos Réus para a apresentação de contrarrazões e a posterior remessa dos autos ao egrégio Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, no qual se busca a reforma parcial do julgado.

Termos em que pede e espera deferimento.

Brasília, 10 de fevereiro de 2014.


ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA
Procurador do Trabalho





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1951

EGRÉGIO TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO

EMÉRITOS JULGADORES

PRECLARO RELATOR

Processo nº 0001462-14.2012.5.10.0019

I) ESCORÇO

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO** ingressou com Ação Civil Pública em desfavor de Lotaxi Transportes Urbanos Ltda. e do Distrito Federal, em razão dos graves prejuízos irreversíveis à saúde e segurança dos trabalhadores que laboram no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, em especial dos motoristas e cobradores de ônibus.

A r. sentença de fls. 1.776/1.804 deu parcial provimento à Ação Civil Pública proposta por este *Parquet* condenando a empresa-Ré, com antecipação da tutela, nas obrigações de fazer constantes dos itens “a), a.1), a.2); b, b-1, b.2; c), c.1; d), e) f); g) g.1); h) i); l); l.1; l.2 e l.3” – fl. 1.796.

Houve oposição de Embargos Declaratórios pelos réus (Lotaxi e DF).

A MM. Juíza da 19ª Vara do Trabalho conheceu dos embargos declaratórios opostos, acolhendo os da Lotaxi para sanar erro material e em parte os embargos do Distrito Federal para sanar omissão (1.825/1.827).

Irresignados com o provimento jurisdicional prolatado, ambas as partes componentes do polo passivo interpuseram Recurso Ordinário, às fls. 1.846/1.872 e 1.876/1.914.

II) TEMPESTIVIDADE

O Autor, ora Recorrente, recebeu a intimação pessoal da decisão dos Embargos Declaratórios e da interposição dos Recursos Ordinários em 27/01/2014, o que faz com que o termo final para a preclusão da presente pretensão recursal recaia sobre o dia 12/02/2014,

SEPN 513 Ed. Imperador – Bloco D – nº 30 – 1º Subsolo – Tel.: (61) 3307-7200 – CEP. 70.769-900 Brasília/DF

www.prt10.mpt.gov.br





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1952

uma vez considerado o prazo legal de 16 (dezesesseis) dias. Daí a tempestividade do recurso ora interposto.

III) MÉRITO

A exemplar e pioneira, em âmbito nacional, sentença prolatada pela MM. 19ª Vara do Trabalho de Brasília/DF às fls. 1.776/1.804 merece reforma parcial segundo o entendimento do Ministério Público do Trabalho, conforme razões a seguir elencadas.

III.1) Do Dano Moral Coletivo

A d. magistrada *a quo* condenou a empresa Lotaxi Transportes Urbanos Ltda. no importe de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), a título de compensação por danos morais aos direitos coletivos e difusos dos trabalhadores.

Nessa mesma sorte, o órgão julgador condenou o Distrito Federal no importe de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), a título de compensação por danos morais aos direitos coletivos e difusos dos trabalhadores.

Na exordial e no seu aditamento, foram requeridas condenações na monta de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) e R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), respectivamente, à empresa-Ré e ao Distrito Federal, tendo-as como bastante razoáveis, em decorrência da lesão a direitos difusos e coletivos dos trabalhadores da empresa de transporte coletivo em testilha.

Pela magnitude dos interesses malferidos no caso em tela, a fixação módica do *quantum debeatur* a título de compensação pelos danos traz a lume a injustiça da r. sentença quanto ao tema.

As irregularidades praticadas pelas Rés demonstradas pelo *Parquet* violam vários dispositivos legais e constitucionais que tutelam direitos de subsistência humana. Os Réus feriram a dignidade humana dos trabalhadores, não podendo deixar de serem pesadamente punidos.

A Constituição Federal, em seus artigos 1º, III; 7º, XXII; e 225, dispõe que a República Federativa do Brasil tem como um de seus fundamentos a dignidade da pessoa humana, garantindo-se, ainda, um meio ambiente do trabalho sadio e seguro, que reduza os riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança. Nesse sentido, a ordem constitucional garante também o direito à indenização pelo dano material ou moral decorrente de

SEPN 513 Ed. Imperador - Bloco D - nº 30 - 1º Subsolo - Tel: (61)3307-7200 - CEP: 70 769-900 Brasília/DF

www.prt10.mpt.gov.br





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1953

sua violação.

A mesma Carta preconiza, também, no seu artigo 170, que a ordem econômica se funda na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, assegurando a todos uma existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados, entre outros, os princípios da defesa do meio ambiente, da função social da propriedade e da busca do pleno emprego.

Exsurge claro, portanto, do cotejo dos dispositivos constitucionais acima citados o total repúdio do ordenamento jurídico pátrio ao lucro obtido à custa da desvalorização do ser humano e do desrespeito à sua integridade física, sendo certo, nessa perspectiva, que o aspecto humano prevalece em face do econômico, donde se conclui, no contexto das relações de trabalho, que a vida e as integridades física e psíquica do trabalhador constituem os bens maiores a serem tutelados pelo empregador.

E uma vez violados os direitos mais elementares dos empregados por conduta antijurídica da empresa e do Distrito Federal, a justa reparação pelos danos causados não apenas aos indivíduos vítimas dos atos abusivos, como também à coletividade, dada a relevância social dos bens envolvidos, há que ser implementada de sorte a inibir os ofensores de cometer novos ilícitos, além de reprimir, incisivamente, a sua conduta lesiva e compensar, de alguma forma, os prejuízos provocados, ainda que não sejam eles de natureza pecuniária. Aqui emerge, pois, o instituto da tutela jurisdicional coletiva.

No caso em tela, como já evidenciado, verifica-se a ocorrência de um dano moral geral, causado a toda coletividade. Trata-se de um prejuízo moral potencial de que foi alvo toda a coletividade de empregados explorados pela via do descaso ao meio ambiente e à segurança e saúde dos trabalhadores da empresa-Ré, assim como a própria sociedade, na medida em que esta onda de precarização das relações laborais causa gravame supraindividual.

A Lotaxi Transportes Urbanos Ltda. mantém uma frota de ônibus com motores dianteiros não enclausurados, sem ar-condicionado e sem direção hidráulica, em detrimento da saúde de seus trabalhadores, expostos a níveis de pressão sonora, vibrações e temperaturas extremamente maléficos, fora o descompromisso com normas de ergonomia.

E tudo isso, é claro, sempre visando ao lucro e à máxima produtividade, a qualquer custo, ainda que seja este a saúde e a incolumidade dos trabalhadores.

Ressalte-se, por ser imperioso, que as obrigações que estão sendo descumpridas pela Ré referem-se a direitos mínimos de conforto, higiene e segurança dos obreiros, mormente dos motoristas e cobradores de ônibus, destacando-se os problemas à saúde físico-mental decorrentes da frequente exposição a agentes físicos insalubres, tais como vibração, ruído, calor, gases, vapores e poeiras, bem como quanto aos riscos psicológicos decorrentes da violência (roubos e passageiros).

SEPN 513 Ed. Imperador - Bloco D - nº 30 - 1º Subsolo - Tel.: (61) 3307-7200 - CEP: 70 769-900 Brasília/DF

www.prt10.mpt.gov.br





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1954

Ora, a preocupação com a saúde e a higidez do trabalhador, muito mais do que uma diretriz principiológica que norteia as relações de trabalho, é uma obrigação efetiva de todo empregador que deve, assim, propiciar um ambiente de trabalho adequado, no qual os empregados possam exercer suas atividades com dignidade e ali desenvolver todas as suas potencialidades, até porque são eles, justamente, aqueles que auxiliam a empresa na realização de sua função social.

Nesse cenário, é inegável que nada poderia ser mais distante dos fins perseguidos pelo ordenamento do que a postura adotada pela empresa-Ré, sendo de se destacar que, em momento algum, buscou adequar sua conduta de forma espontânea e eficaz.

Não envidou, portanto, os esforços necessários para resguardar a integridade e a incolumidade de seus empregados, tendo, na verdade, tentado contornar os fatos apresentando programas e exames incompletos, confusos, de diversas empresas, o que demanda forte reprimenda do sistema jurídico à altura dos bens lesados, afetos que são aos direitos fundamentais dos trabalhadores e, em última análise, como não poderia ser diferente, da coletividade, já que houve transgressão à ordem jurídica vigente.

E se, diante dessa realidade com efeitos tão nefastos sobre o trabalhador e a sociedade, o valor da indenização pelo dano moral coletivo decorrente dos atos ilícitos cometidos pelos réus não atinge um patamar capaz de inibi-los, de forma efetiva, de assim agir novamente e que tenha, pois, uma repercussão sólida sobre os seus rendimentos ou orçamento, mormente porque se trata, de um lado, de uma empresa de grande porte e, do outro, de ente federado da República, é certo que não se alcançará a finalidade punitiva e, sobretudo, pedagógico-preventiva que se busca com a reparação deferida pelo juízo de origem, caindo no vazio, por consequência, a condenação judicial que, acertadamente, reconheceu a necessidade de se reparar a coletividade pelos danos comprovados nos autos.

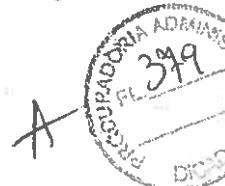
Assim, o que pretende o Ministério Público do Trabalho não é nada mais do que fazer com que a finalidade da reparação do dano moral coletivo provocado seja realmente atendida, sendo esse um caminho legítimo e efetivo para se extirpar do mundo do trabalho condutas ilícitas e abusivas como as que se encontram estampadas no presente feito.

E isso somente será possível, frise-se, se as parcelas pecuniárias das condenações forem significantes a ponto de fazer os autores da lesão sentirem, por força dessa condenação, as reais consequências das suas condutas danosas e a extrema relevância dos bens e direitos por eles lesados. Caso contrário, a sanção será de todo ineficaz e de nada valerão os alicerces sobre os quais foi erigido o Estado Democrático de Direito estabelecido pela atual Constituição Federal.

Oportuno citar, no particular, a lição de Xisto Tiago de Medeiros Neto que, ao

SEPN 513 Ed. Imperador - Bloco D - nº 30 - 1º Subsolo - Tel.: (61) 3307-7200 - CEP: 70 769-900 Brasília/DF

www.prt10.mpt.gov.br





1955

MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

tratar da matéria em apreço, afirma que *"o valor da condenação a ser arbitrado pelo juiz, sob o norte da equidade e do bom senso, deverá observar, em sua expressão, suficiência para representar sanção eficaz para o agente causador do dano, e, por efeito, força pra dissuadir outras condutas danosas semelhantes"*¹, enfatizando que a condição financeira do ofensor e a expressão econômica de sua atividade constituem o elemento balizador para guiar a fixação do valor da indenização decorrente do dano moral coletivo.

Sabe-se que a condenação não só deve repercutir no patrimônio do ofensor, como desencorajá-lo a praticar no futuro condutas semelhantes, bem como deve servir de prevenção coercitiva. No caso dos autos, especificamente, é grande o número de trabalhadores lesionados pela empresa-Ré.

Nesse sentido, ressalte-se o entendimento do Procurador do Trabalho Xisto Tiago de Medeiros Neto, que em sua obra *"Dano Moral Coletivo"* aduz:

*"Tenha-se presente, pois, que em cada caso particular, será a gravidade da conduta e seus efeitos, a situação do lesante, a extensão do dano, a consideração dos valores atingidos e a repercussão negativa apreendida no plano social, dentre outros fatores, que condicionarão a atividade jurisdicional na fixação do quantum, em proporção bastante a atender ao desiderato da reparação, em sua função pedagógico-preventiva, sem se descuidar, também, da finalidade de compensar a lesão moral em face da coletividade ofendida."*²

No caso vertente, o montante arbitrado pela douta juíza sentenciante a título de indenização, qual seja, R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais), para cada um dos réus, apresenta-se módico frente ao **expressivo poder econômico da empresa-Ré e à grandeza do ente distrital**. Frise-se, também, que não atende ao anseio de justiça, tampouco ao justo ressarcimento a ser imposto como resposta à conduta que é, irrefutavelmente, de **alto grau de reprovabilidade social** à vista do desrespeito a valores fundamentais da coletividade de trabalhadores e a direitos basilares consagrados na Constituição da República, como a dignidade humana e o valor social do trabalho (art. 1º, III e IV).

Como dantes exposto, só os trabalhadores da empresa-Ré acarretaram um gasto à previdência social, em benefícios previdenciários, no importe de R\$ 1.650.942,27 (um milhão, seiscentos e cinquenta mil, novecentos e quarenta e dois reais e vinte e sete centavos). Repisemos com transcrição do *decisum*:

"Conforme dados previdenciários os gastos da ré em comento gastos pela Previdência Social com pagamento dos aludidos benefícios foram na ordem de R\$ 1.650.942,27 [sic]. A quantidade de afastamentos foram de 261 empregados da ré, com 178,08 dias de afastamento do trabalho." [sic] (fl. 1.794)

¹ MEDEIROS NETO, Xisto Tiago. *Dano Moral Coletivo*. LTr, 2ª ed., São Paulo: 2007, p. 163-164

² NETO, Xisto Tiago de Medeiros Neto. *Dano Moral Coletivo*. 1ª ed., São Paulo: 2005, LTr, p. 164;
SEPN 513 Ed. Imperador - Bloco D - nº 30 - 1ª Subsolo - Tel.: (61)3307-7200 - CEP:70.769-900 Brasília/DF



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1956

De mais a mais, o valor vindicado na inicial a título de indenização por dano moral coletivo seguramente não irá inviabilizar o serviço público de transporte coletivo, sendo, outrossim, plenamente consentâneo com a estrutura da empresa e do grupo econômico a que pertence, sendo que há tantos anos se locupleta com a permissão de serviço público precária.

Desta forma, face à gravidade das lesões provocadas pelos réus mediante condutas flagrantemente violadoras da ordem jurídica e social, tendo em conta, ainda, a capacidade econômica da empresa, bem como a finalidade da tutela jurisdicional coletiva pretendida nesta ação, impõe-se majorar o valor da indenização a que foram condenados os réus a pagar para o equivalente a, respectivamente, R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) e R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), Lotaxi Transportes Urbanos Ltda. e Distrito Federal, consoante requerido na exordial, valor este que provocará um efeito sancionatório, preventivo e pedagógico mais condizente com a triste (e inaceitável) realidade retratada nos autos.

O Ministério Público do Trabalho pleiteia, portanto, e nesses termos, a reforma parcial da r. sentença de primeiro grau.

III.2) Da Responsabilidade do Distrito Federal

A r. sentença de 1ª instância indeferiu o pedido de condenação do Distrito Federal, como responsável solidário, nas obrigações de fazer pleiteadas na petição inicial da presente ação civil pública. Segundo a Magistrada *a quo*, as obrigações de fazer são personalíssimas do empregador, tornando impossível a condenação do Distrito Federal.

O entendimento supra, *data venia*, não pode prevalecer.

Não se pode sustentar que as obrigações pleiteadas na exordial sejam de caráter personalíssimo.

Nos casos de obrigações personalíssimas (ou *intuitu personae*), o adimplemento deve necessariamente ser realizado pelo devedor indicado no título da obrigação; não pode ser realizado por qualquer pessoa, em atenção às qualidades especiais daquele que se contratou³.

Consoante ensinamento de Maria Helena Diniz, nas obrigações personalíssimas,

³ GAGLIANO, Pablo Stolze e PAMPLONA FILHO, Rodolfo. *Novo Curso de Direito Civil – Obrigações*. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2009. p. 51.

SEPN 513 Ed. Imperador – Bloco D – nº 30 – 1º Subsolo – Tel.: (61) 3307-7200 – CEP: 70.769-900 Brasília/DF

www.prt10.mpt.gov.br





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1957

*"a pessoa do devedor é fator essencial, pois o credor pode exigir que a prestação avençada seja fornecida por ele, visto que celebrou o negócio em atenção aos seus requisitos pessoais; logo, não está obrigado a aceitar substituto. O devedor é, nesse tipo de relação obrigacional, insubstituível em razão de sua habilidade, técnica, cultura, reputação, pontualidade, idoneidade, experiência etc."*⁴

Os conceitos doutrinários acima colacionados transmitem-nos a convicção de que o caso em tela não permite a configuração de obrigações personalíssimas, porquanto as obrigações de fazer podem ser plenamente executadas pelo Distrito Federal. Na verdade a Administração Distrital tem os meios para cumpri-las ou fazê-las obrigatórias aos concessionários ou permissionários. Como titular do serviço público em testilha, o Distrito Federal deve garantir que os trabalhadores que dispõem de sua mão de obra o façam com o mínimo de dignidade.

Como veremos detalhadamente no transcorrer do presente arrazoado, por meio da intervenção, o Poder Concedente assume a gestão direta do serviço. Gerindo diretamente o serviço, torna-se responsável imediato por toda a atividade, incluindo o meio ambiente do trabalho.

Podemos citar, por exemplo, fato recente ocorrido no transporte público distrital. Por meio do Decreto nº 34.163, de 22 de fevereiro de 2013, o Distrito Federal revogou as permissões outorgadas a algumas empresas. A seguir colacionamos a redação literal do citado regulamento:

"Art. 1º Ficam revogadas as permissões outorgadas, bem como as autorizações precárias ou excepcionais para a prestação de serviços de transporte público coletivo, decorrente do disposto no art. 1º do Decreto nº 33.556, de 1º de março de 2012, às seguintes empresas: I - Viação Valmir Amaral Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 37.162.849/0001-71; II - Rápido Veneza Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 05.405.194/0001-29; III - Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 01.907.174/0001-03.

Art. 2º A Secretaria de Estado de Transportes e a Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS assumirão imediatamente os serviços de transporte público coletivo delegados de que trata o artigo anterior.

§1º A Secretaria de Estado de Transportes e a Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS ficam autorizadas, mediante ato conjunto dos seus titulares, a assumir provisoriamente o controle dos bens imóveis e móveis, do pessoal e das atividades necessárias e adequados à continuidade da prestação dos serviços, até o início da operação das novas concessões do serviço ou de contratações emergenciais.

§2º A Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS, por intermédio do seu Diretor Geral, poderá requisitar, diretamente ao Secretário de Estado de Segurança Pública, à Polícia Militar do Distrito Federal, ao Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, à Polícia Civil do

⁴ DINIZ, Maria Helena. *Curso de Direito Civil Brasileiro*. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 125
SEPN 513 Ed. Imperador - Bloco D - nº 30 - 1º Subsolo - Tel.: (61)3307-7200 - CEP:70 769-900 Brasília/DF
www.prt10.mpt.gov.br



A



1958

MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

Distrito Federal e ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal o apoio necessário para efetivação de qualquer medida atinente à ocupação provisória de que trata o parágrafo anterior, inclusive para a escolha pessoal dos servidores envolvidos na operação.

§3º A requisição de que trata o parágrafo anterior terá precedência sobre qualquer outra, devendo ser colocados à disposição da Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS os meios e pessoal necessários na forma em que requisitados.

§4º O Secretário de Estado de Transportes e o Diretor Geral da Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS designarão comissão constituída por servidores públicos ocupantes de cargos efetivos ou em comissão, ou, ainda, empregados públicos, para assumir a gestão do serviço de que trata o presente Decreto, estipulando suas atribuições.

§5º omissis.

§6º Fica declarada a situação de emergência para as operações decorrentes da assunção determinada por este Decreto.

Art. 3º Os valores tarifários arrecadados, quando da ocupação provisória, serão depositados em conta bancária específica, aberta pela Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS, e serão empregados exclusivamente no custeio das operações decorrentes da assunção dos serviços de que trata o presente Decreto.

Art. 4º Fica autorizada à Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS a utilização da receita arrecadada na operação dos serviços de transporte público coletivo de que trata este Decreto. Parágrafo único. As despesas que não forem cobertas com a receita de que trata o caput deste artigo serão suportadas com dotação orçamentária da Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS." (g. n.)

Pelo art. 2º o Distrito Federal atribuiu a órgãos de sua administração (direta e indireta) a execução do serviço de transporte público coletivo de empresas permissionárias, tal como a empresa Lotaxi Transportes Urbanos Ltda., destinando-lhes, inclusive, o controle dos bens imóveis e móveis e do pessoal.

Nessa esteira, os valores tarifários arrecadados serão geridos pela autarquia distrital, para emprego nas operações do transporte. Destaque para a redação contida no art. 4º, dispondo que despesas não cobertas pela receita serão suportadas com dotação orçamentária do DFTRANS - ente autárquico vinculado à Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal.

Pelo que se observa, a assunção dos serviços pelo Distrito Federal importa na transferência das atividades da empresa de transporte para a Administração Pública, desnaturando o entendimento manifestado no *decisum*, de que as obrigações de fazer detêm caráter personalíssimo.

Vê-se, portanto, não ser caso de obrigação personalíssima.

SEPN 513 Ed. Imperador - Bloco D - nº 30 - 1º Subsolo - Tel.: (61) 3307-7200 - CEP: 70.769-900 Brasília/DF

www.prt10.mpt.gov.br





1959

MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

A latere, é de bom alvitre lembrar que a melhor doutrina aponta no sentido de que o Poder Público poderá sempre figurar no polo passivo da demanda que visa obter a reparação do bem coletivo degradado, uma vez que, se não for ele o responsável direto pelo dano, por intermédio de um de seus agentes, será ao menos de forma solidária, por omissão do *munus* que lhe cabe de fiscalizar e impedir que tais danos ocorram.

Em matéria de meio ambiente, com a qual teceremos interpretação analógica no decorrer do recurso, adotando essa exegese o colendo Superior Tribunal de Justiça já pontificou *verbis*:

"Ação Civil Pública. Dano causado ao meio ambiente. Legitimidade passiva do ente estatal. Responsável direto e indireto (...) O art.23, inc. VI da Constituição da República fixa a competência comum para a União, Estados, Distrito Federal e Municípios no que se refere à proteção do meio ambiente e combate à poluição em qualquer de suas formas. No mesmo texto, o art. 225, caput, prevê o direito de todos a um meio ambiente ecologicamente equilibrado e impõe ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. O Estado recorrente tem o dever de preservar e fiscalizar a preservação do meio ambiente. Na hipótese, o Estado, no seu dever de fiscalização, deveria ter requerido o estudo de impacto ambiental" (REsp nº 604.725 do Paraná in DJU de 22.08.2005, p.202, Min. Castro Meira).

A responsabilidade do concessionário é sempre objetiva, nos termos do artigo 37, parágrafo 6º da Constituição Federal. No entanto, o poder concedente remanesce, respondendo solidariamente a **Administração Pública** em relação aos prejuízos decorrentes da má execução do serviço público.

Assim, a jurisprudência pátria dominante é consente em reconhecer a responsabilidade objetiva do Estado, fundada na Teoria do Risco Administrativo, que impõe a obrigação de indenizar sem cogitar sobre a identificação do causador do dano, porque a indagação de culpa ou dolo do agente da autoridade é justificável apenas em se tratando de ação de regresso contra o responsável. Assim, a responsabilidade de o Estado reparar o dano que tenha causado, por si, diretamente, ou por seus agentes, é objetiva, sendo esta a leitura que se faz do artigo 15 do Estatuto Civil de 1916, da Constituição de 1967 e, também, da vigente Carta Federal, que assim dispõe em seu artigo 37, § 6º.

Por consequência, no caso concreto, comprovada nos autos a existência do nexo de causalidade entre a atuação do Estado e o prejuízo experimentado por todos os trabalhadores e ex-trabalhadores do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros do Distrito Federal, em especial os motoristas e cobradores, impõe-se reconhecer sua grave responsabilidade pela reparação do prejuízo que inflige aos trabalhadores, e, dentro dessa lógica, por adotar postura que previna a ocorrência de lesão aos direitos dos trabalhadores.





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1960

De acordo com o brilhante entendimento do Ministro Joaquim Barbosa, nos autos do Recurso Extraordinário nº 262251-SP⁵, o ponto crucial da questão se resume ao seguinte: quando o Estado, mediante contrato administrativo, transfere ao particular uma parcela das suas múltiplas atividades, não ocorre uma transformação substancial na natureza dessas atividades, a ponto de extirpar do serviço prestado pelo particular as características que lhe são próprias, quais sejam, as de um típico serviço público, do qual a coletividade como um todo se beneficia.

Inicialmente porque o serviço público, quando delegado ao particular, não deixa de ser público, continuando a Administração a deter sua titularidade. Na concessão, o particular concessionário apenas faz as vezes do Estado, isto é, *il agit pour le compte de l'État*.

A Constituição Brasileira optou por um sistema de responsabilidade objetiva baseado na Teoria do Risco, mais favorável às vítimas, no qual a simples demonstração do nexo causal entre a conduta agressiva do agente público e o dano sofrido pelo administrado (trabalhadores e usuários do sistema de transporte público urbano) é suficiente para desencadear a obrigação do Estado de indenizar o particular que sofre o dano, devendo a sociedade como um todo compartilhar os prejuízos decorrentes dos riscos inerentes à atividade administrativa, em face do Princípio da Isonomia de todos perante os encargos públicos.

Assim é que, sem desconhecer a complexidade da matéria, há de se considerar solidária a responsabilidade dos entes públicos e privados, na hipótese do citado artigo 37, §6º constitucional, não prevalecendo a regra geral do artigo 896 do Código Civil.

Neste tocante, parece, ao revés, haver previsão legislativa expressa aplicável à espécie. O Código de Defesa do Consumidor admite, como fornecedor, *"toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira"* (artigo 3º da Lei nº 8.078/90). A prestação de serviços públicos constitui, portanto, espécie da relação de consumo, sendo a vítima dos danos provocados pela Administração Pública o **"consumidor final ou equiparado"** (artigo 17 da Lei nº 8.078/90), o que atrai para tais hipóteses a disciplina dos acidentes de consumo, de modo a gerar a solidariedade dos diversos entes públicos e privados que se apresentem como fornecedores dos respectivos serviços, prestados (direta ou indiretamente) pela atividade estatal.

Yussef Said Cahali, por sua vez, atribui responsabilidade solidária ao Estado fundamentando-se na presunção absoluta de culpa, por falha na escolha da concessionária ou por desídia na devida fiscalização e, no tocante aos danos oriundos de comportamentos alheios ao contrato de cessão de serviço público, estar-se-ia diante de responsabilidade subsidiária, em face da omissão culposa na fiscalização da atividade⁶.

⁵ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 262651-SP, Relator: Min. Carlos Velloso. Brasília. Diário da Justiça da União de 06/mai/2005.

⁶ CAHALI, Yussef Said. *Responsabilidade Civil do Estado*. 2ª ed. São Paulo: Malheiros, 1995.
SEPN 513 Ed. Imperador - Bloco D - nº 30 - 1º Subsolo - Tel.: (61)3307-7200 - CEP. 70 769-900 Brasília/DF



A



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1961

A jurisprudência já se posicionou no mesmo sentido:

REsp 28222 / SP

RECURSO ESPECIAL 1992/0026117-5

Relatora: Ministra Eliana Calmon

Relatora p/ Acórdão: Ministra Nancy Andrighi

Órgão Julgador: Segunda Turma

Data do Julgamento: 15/02/2000

Data da Publicação/Fonte: DJ 15/10/2001 p. 253

"DIREITO ADMINISTRATIVO E AMBIENTAL. ARTIGOS 23, INCISO VI E 225, AMBOS DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO. RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO MUNICÍPIO. SOLIDARIEDADE DO PODER CONCEDENTE. DANO DECORRENTE DA EXECUÇÃO DO OBJETO DO CONTRATO DE CONCESSÃO FIRMADO ENTRE A RECORRENTE E A COMPANHIA DE SANEAMENTO BÁSICO DO ESTADO DE SÃO PAULO - SABESP (DELEGATÁRIA DO SERVIÇO MUNICIPAL). AÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO AMBIENTAL. IMPOSSIBILIDADE DE EXCLUSÃO DE RESPONSABILIDADE DO MUNICÍPIO POR ATO DE CONCESSIONÁRIO DO QUAL É FIADOR DA REGULARIDADE DO SERVIÇO CONCEDIDO. OMISSÃO NO DEVER DE FISCALIZAÇÃO DA BOA EXECUÇÃO DO CONTRATO PERANTE O POVO. RECURSO ESPECIAL PROVIDO PARA RECONHECER A LEGITIMIDADE PASSIVA DO MUNICÍPIO.

I - O Município de Itapetininga é responsável, solidariamente, com o concessionário de serviço público municipal, com quem firmou "convênio" para realização do serviço de coleta de esgoto urbano, pela poluição causada no Ribeirão Carrito, ou Ribeirão Taboãozinho.

II - Nas ações coletivas de proteção a direitos metaindividuais, como o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, a responsabilidade do poder concedente não é subsidiária, na forma da novel lei das concessões (Lei n.º 8.987 de 13.02.95), mas objetiva e, portanto, solidária com o concessionário de serviço público, contra quem possui direito de regresso, com espeque no art. 14, § 1º da Lei n.º 6.938/81. Não se discute, portanto, a liceidade das atividades exercidas pelo concessionário, ou a legalidade do contrato administrativo que concedeu a exploração de serviço público; o que importa é a potencialidade do dano ambiental e sua pronta reparação." (g.n.)

Processo: 2011.016253-1 (Acórdão) Relator: Luiz Cézar Medeiros

Origem: São João Batista

Órgão Julgador: Terceira Câmara de Direito Público

Data: 13/06/2011

Juíza Prolator: Maria Augusta Tridapalli

SEPN 513 Ed. Imperador - Bloco D - nº 30 - 1º Subsolo - Tel.: (61)3307-7200 - CEP.70 769-900 Brasília/DF

www.prt10.mpt.gov.br

12

A





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1962

Classe: Apelação Cível

“RESPONSABILIDADE CIVIL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS - QUEDA DE MOTOCICLETA - BURACO EM VIA PÚBLICA - CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇO PÚBLICO - FALTA DE MANUTENÇÃO ADEQUADA DA MALHA VIÁRIA E DE SINALIZAÇÃO DO PERIGO - OMISSÃO ESPECÍFICA DO PODER CONCEDENTE E DA CONCESSIONÁRIA - RESPONSABILIDADE OBJETIVA E SOLIDÁRIA

1 “Compete ao Município ‘organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial’ (CR, art. 30, inciso V). O Município e a concessionária do serviço público de abastecimento de água e de coleta de esgoto são solidariamente responsáveis pela reparação dos danos resultantes da falta de sinalização indicativa de obstáculo no leito da via pública (CR, 37, § 6º). Por isso é despidendo perquirir se a obra estava sendo executada pelo poder concedente (Município) ou pela concessionária (CASAN)” (AC 2010.011758-8, Des. Newton Trisotto).

2 A pessoa jurídica de direito público responde objetivamente pelos danos decorrentes de evento lesivo originado por omissão específica sua, ou seja, por omissão a um dever legal de agir concreta e individualizadamente de modo a impedir o resultado danoso.

3 A existência de buraco em via municipal, desprovido de sinalização adequada, configura omissão específica do ente público, em razão da inobservância de sua obrigação de agir para a conservação do local e a segurança dos munícipes.” (g.n.)

Processo: 70048056832 (Acórdão) TJRS

Relator: Artur Arnildo Ludwig

Órgão Julgador: Sexta Câmara Cível

Data: 16/08/2012

Classe: Apelação Cível

“APELAÇÕES CÍVEIS. RESPONSABILIDADE CIVIL. ENTUPIAMENTO DA REDE PLUVIAL. LEGITIMIDADE PASSIVA DO MUNICÍPIO. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA COM A CONCESSIONÁRIA DE SERVIÇOS PÚBLICOS EM REPARAR OS DANOS DECORRENTES DO ALAGAMENTO NA RESIDÊNCIA DOS AUTORES. OMISSÃO DO ENTE MUNICIPAL. VALOR DA INDENIZAÇÃO POR DANO MORAL MANTIDO. SUCUMBÊNCIA. APLICABILIDADE DA SÚMULA 326 DO STJ.

Não há falar em ilegitimidade passiva do Município, porquanto em havendo contrato de concessão de serviço público, a sua responsabilidade por omissão na conservação da rede pluvial é solidária com a concessionária. Nexo causal demonstrado, apurado em inquérito civil promovido pelo Ministério Público. Não pairando qualquer controvérsia acerca dos danos ocasionados, devem as rés ressarcir os cidadãos, nos limites dos danos. Com relação ao valor arbitrado a título de dano moral, não há motivo para a sua redução, em atenção à reprovabilidade da conduta e aos parâmetros desta Corte. Sentença mantida.”





MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1963

Em sede de concessão de serviço público, há que se considerar que a Administração Pública, no caso, o Distrito Federal, é beneficiário mediato do serviço executado. Na condição de beneficiário e titular do serviço público concedido, impera o dever de fiscalizar as atividades da concessionária, como um dos poderes inerentes ao instituto da concessão.

De acordo com o ensinamento de Celso Antônio Bandeira de Mello, a concessão advém da necessidade de satisfazer pelo melhor modo possível o interesse público, dispondo, o concedente, dos meios necessários para adequá-la ao alcance deste propósito. Sob esse trilhar, possui o concedente plena e permanente disponibilidade, traduzindo-se na titularidade de um conjunto de poderes.⁷

Entre os poderes facultados ao concedente, destaquem-se o poder de inspeção e fiscalização e o poder de intervenção.

Mello bem define o poder de fiscalização ao estatuir que, por meio dele, o poder concedente está habilitado para se manter permanentemente informado acerca do comportamento do concessionário relacionado com o desempenho do serviço. Nesse tom, o Poder Público pode verificar se o concessionário está atendendo de modo satisfatório as obrigações assumidas, *"ao acompanhar, mesmo no interior da vida da empresa, inclusive através do exame de livros, registros e assentamentos desta, as providências tomadas e a lisura delas para implemento dos encargos da concessão"*⁸

Marinela sintetiza os meandros do poder de inspeção e fiscalização, conforme a seguir transcrito:

*"para aplicação desse instrumento, o poder concedente deve manter-se constantemente informado dos comportamentos da empresa concessionária, conhecendo a sua situação, inclusive internamente, analisando seus livros, documentos, registros tendo acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária."*⁹

A Lei n. 8.987/95 disciplina o poder de inspeção e fiscalização em diversos momentos. No art. 3º dispõe genericamente a sujeição da concessão à fiscalização, com a *"cooperação dos usuários"*. O art. 29 atribui ao poder concedente o encargo de *"fiscalizar permanentemente a sua prestação"*, e, nesse mister, faculta-lhe o acesso aos dados de administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária (art. 30) por meio de, inclusive, órgão técnico, entidade conveniada e comissão de representantes de ambos os polos e dos usuários (par. ún. art. 30). Segundo o inc. V do art. 31, a concessionária se

⁷ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 26 ed., São Paulo: Malheiros: 2009. pp. 722-723

⁸ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 26 ed., São Paulo: Malheiros: 2009. p. 723

⁹ MARINELA, Fernanda. *Direito Administrativo*. 4ª ed. Niterói, Impetus: 2010. p. 493.

SEPN 513 Ed. Imperador - Bloco D - nº 30 - 1º Subsolo - Tel.: (61) 3307-7200 - CEP: 70.769-900 Brasília/DF

www.prt10.mpt.gov.br





1966

MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

sujeita ao dever de permitir livre acesso às obras, equipamentos, instalações integrantes do serviço e registros contábeis.

Sobre o poder de fiscalização, é de bom tom destacar a lição do administrativista Marçal Justen Filho, nos seguintes termos:

“A disciplina legislativa das concessões reflete precisamente os aspectos ora destacados. Inúmeros dispositivos são dedicados ao tema da fiscalização da atuação do concessionário – assegurando acesso estatal às suas informações e dependências (...) Trata-se de evitar que as atividades de fiscalização fiquem à livre escolha do poder concedente, o que propiciaria efeitos maléficos (...) o poder de acesso às informações e dependências do delegatário não fica condicionado a motivo específico (que, de qualquer modo, existe no caso em exame). Não é preciso o poder concedente apresentar a concreta existência ou mesmo a suspeita de irregularidade ou falha na prestação do serviço. A função fiscalizadora é ‘permanente’.”¹⁰

Nesse trilhar, é equivocado o provimento do juízo a quo ao estatuir que as obrigações são personalíssimas da empresa-Ré. Não pode o ente distrital furtar-se do poder-dever estabelecido na lei que o rege em suas relações de concessão.

Fundamentando-se no poder de fiscalização, temos de ressaltar brilhante entendimento manifestado em sentença da lavra do Exmo. Sr. Juiz Rogério Neiva Pinheiro, da MM. 6ª Vara do Trabalho de Brasília-DF, nos autos da reclamação n. 001906-23.2011.5.10.0006, reconhecendo a responsabilidade do Distrito Federal por créditos trabalhistas de uma empregada da Cooperativa de Profissionais Autônomos de Transporte de Samambaia, uma autêntica prestadora de serviço público de transporte distrital. Pelo elogiável raciocínio, transcrevemos excertos do indigitado *decisum*:

“Portanto, a primeira premissa jurídica relevante a ser considerada, para efeito de análise da possibilidade de reconhecimento da responsabilidade do segundo reclamado, consiste na compreensão de que a primeira reclamada existia para prestar um serviço público, voltado ao atendimento da população do Distrito Federal, de responsabilidade do segundo reclamado, inclusive por previsão constitucional. Ou seja, o beneficiário imediato do serviço executado pela primeira reclamada consistia na população do Distrito Federal e o beneficiário mediato consistia no segundo reclamado.

Por outro lado, existem diversos fundamentos que indicam a obrigação do segundo reclamado fiscalizar as atividades da primeira reclamada. Primeiramente, de forma geral, diante das transferências de execução de serviços públicos, independente do mecanismo adotado, o Poder Público conta com poder-dever de fiscalização.

(...)

¹⁰ JUSTEN FILHO, Marçal. *Teoria Geral das Concessões de Serviço Público*. São Paulo: Dialética, 2003. pp. 419/421



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1965

Diante desta compreensão, analisando o alcance do poder-dever de fiscalização por parte do segundo reclamado, poder-se-ia questionar se este não estaria limitado à execução do serviço, na ótica do cidadão-usuário. Ou seja, invertendo a análise, a pergunta, na prática, é: será que, para o referido efeito (responsabilidade), importaria as condições de trabalho do ser humano-trabalhador que estaria diretamente atendendo a população?

Seria fácil sustentar: problema do permissionário ou concessionário! E também do trabalhador, empregado do permissionário ou concessionário.

Mas avançando na reflexão, poder-se-ia também questionar: então, quer dizer que, se a primeira reclamada praticasse trabalho escravo – e não estou me referindo à condição análoga de escravo, isto seria problema do permissionário ou concessionário?

(...)

Tal compreensão, legitimadora da responsabilização da segunda reclamada, pode ser admitida tanto com base na lógica extracontratual, nos termos do art. 37, § 6 da Constituição Federal, bem como sob a ótica contratual, diante do óbvio descumprimento do instrumento firmado entre as reclamadas, em termos de omissão fiscalizatória.

Será que um serviço público pode ser prestado nestas condições? A segunda reclamada compõe ou não o conceito de Estado, enquanto um ente federado? Será que a segunda reclamada pode se permitir adotar a postura do 'estou nem aí, este problema não é meu'?"

Como se depreende desses argumentos, com destaque para as razões expendidas pelo irretocável magistrado, o Distrito Federal possui o dever legal de fiscalizar a atividade das concessionárias. Nesse ofício, exige-se que esteja atento aos seus trabalhadores, garantindo-lhes o labor em meio ambiente saudável, livre de agentes nocivos à saúde e de elementos perniciosos à integridade físico-mental.

A ausência de cautelas fiscalizatórias nos ônibus utilizados para transporte público concorreu para a produção do dano à saúde dos motoristas e cobradores. Tais circunstâncias são aptas a caracterizar o nexo de causalidade do evento, e assim, legitimar a responsabilidade objetiva e solidária do Distrito Federal.

Pode-se fazer interpretação analógica com a disciplina de Direito Ambiental, no tocante ao meio ambiente, em que a ausência de controle administrativo torna a Administração civilmente responsável por eventuais danos sofridos por terceiro. Nesse diapasão, o art. 14, § 1º da Lei n. 6.938/81 estabelece responsabilidade civil objetiva aos causadores do dano ambiental, implicando em solidariedade passiva entre os mesmos. Como acentua Armando Henrique Dias Cabral:

A
PROCURADORIA ADJUNTA
390



1966

MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

"A propriedade privada não se tornou algo intocável; desde que seu uso se desencontre de sua função social, vale dizer do interesse público concernente à segurança, a higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, à tranquilidade pública, ao respeito às demais propriedades, à estética urbana e aos direitos individuais e coletivos, seja ou não matéria ou energia poluente, o Poder público tem o dever de limitá-la administrativamente. Não o fazendo, a Administração se torna civilmente responsável por eventuais danos sofridos por terceiros em virtude de sua ação (permitindo o exercício da atividade poluente, em desacordo com a legislação vigente) ou de sua omissão (negligenciando o policiamento dessas atividades poluentes)." ¹¹

Vale citar, por pertinência, as lições de Hugo de Nigro Mazzili:

"A União, os Estados, os Municípios ou o Distrito Federal podem ser legitimados passivos para a ação civil pública, pois que, quando não parta deles o ato lesivo, muitas vezes para este concorrem quando licenciam ou permitem a atividade nociva, ou então deixam de coibi-la, embora obrigados a tanto."

(...)

"A ação civil pública por danos ambientais pode ser ainda proposta contra o responsável direto, contra o responsável indireto ou contra ambos. Nesse caso, temos responsabilidade solidária. Quando presente a responsabilidade solidária, podem os litisconsortes ser acionados em litisconsórcio facultativo (CPC, art. 46, I)."

(...)

"Na responsabilização por danos causados a interesse difusos, inclusive os ambientais, prevalece o princípio da solidariedade decorrente do ato ilícito. (...) Assim, por exemplo, os altos custos de recomposição ambiental devem ser cobrados de qualquer dos co-responsáveis, os quais, por via de regresso, poderão depois discutir entre si a distribuição mais equitativa da responsabilidade." ¹²

Nesse toar, é o entendimento do Superior Tribunal de Justiça:

ACÇÃO CIVIL PÚBLICA. DANO CAUSADO AO MEIO AMBIENTE. LEGITIMIDADE PASSIVA DO ENTE ESTATAL. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. RESPONSÁVEL DIRETO E INDIRETO. SOLIDARIEDADE. LITISCONSÓRCIO FACULTATIVO. ART. 267, IV DO CPC. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. SÚMULAS 282 E 356 DO STF.

1. Ao compulsar os autos verifica-se que o Tribunal a quo não emitiu juízo de valor à luz do art. 267 IV do Código de Ritos, e o recorrente sequer aviou embargos de declaração com o fi. 1 de prequestioná-lo. Tal circunstância atrai a aplicação das Súmulas nº 282 e 356 do STF.

2. O art. 23, inc. VI da Constituição da República fixa a competência comum para a União, Estados, Distrito Federal e Municípios no que se refere à proteção do meio ambiente e combate à poluição em qualquer de suas formas. No mesmo texto, o art. 225, caput, prevê o direito de

¹¹ CABRAL, Armando Henrique Dias. *Direito Ambiental Brasileiro*. 10. ed. 2002, pp. 319-320.

¹² MAZZILLI, Hugo Nigro. *A defesa dos interesses difusos em juízo*. 19. ed. São Paulo: Saraiva, 2006. pp. 328, 148 e 488.



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1967

todos a um meio ambiente ecologicamente equilibrado e impõe ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

3. O Estado recorrente tem o dever de preservar e fiscalizar a preservação do meio ambiente. Na hipótese, o Estado, no seu dever de fiscalização, deveria ter requerido o Estudo de Impacto Ambiental e seu respectivo relatório, bem como a realização de audiências públicas acerca do tema, ou até mesmo a paralisação da obra que causou o dano ambiental.

4. O repasse das verbas pelo Estado do Paraná ao Município de Foz de Iguaçu (ação), a ausência das cautelas fiscalizatórias no que se refere às licenças concedidas e as que deveriam ter sido confeccionadas pelo ente estatal (omissão), concorreram para a produção do dano ambiental. Tais circunstâncias, pois, são aptas a caracterizar o nexo de causalidade do evento, e assim, legitimar a responsabilização objetiva do recorrente.

5. Assim, independentemente da existência de culpa, o poluidor, ainda que indireto (Estado-recorrente) (art. 3º da Lei nº 6.938/81), é obrigado a indenizar e reparar o dano causado ao meio ambiente (responsabilidade objetiva).

6. Fixada a legitimidade passiva do ente recorrente, eis que preenchidos os requisitos para a configuração da responsabilidade civil (ação ou omissão, nexo de causalidade e dano), ressalta-se, também, que tal responsabilidade (objetiva) é solidária, o que legitima a inclusão das três esferas de poder no polo passivo na demanda, conforme realizado pelo Ministério Público (litisconsórcio facultativo).

7. Recurso especial conhecido em parte e improvido.

(REsp 604725/PR, Rel. Ministro CASTRO MEIRA, SEGUNDA TURMA, julgado em 21/06/2005, DJ 22/08/2005, p. 202)

Gize-se: pela legislação de concessões e pela Carta Magna (art. 225), bem como por meio de interpretação analógica com a disciplina ambiental, o Poder Público tem o dever de preservar e fiscalizar a preservação do meio ambiente do trabalho.

Posta assim a questão, é de se dizer que o Distrito Federal possui inequívoca responsabilidade solidária pelos danos causados aos empregados das empresas de transporte coletivo, haja vista ter o dever de fiscalizar as atividades e, identificada a permanência de conduta danosa, atuar pelos meios legais e solucionar o problema. Isto, independentemente da existência de culpa; ainda que indireta, é obrigado a indenizar e reparar o dano causado ao meio ambiente.

Passemos a dissertar sobre o outro poder alhures registrado, o poder de intervenção.

O poder de intervenção trata de situações excepcionais, vez que o concedente, no intento de salvaguardar o interesse público, poderá intervir na concessionária e assumir a gestão direta do serviço. O instituto está genericamente disciplinado no art. 32: “O poder concedente poderá intervir na concessão, com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.”.



A



1968

MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

Segundo Mello, tal medida somente se justifica quando imprescindível para *“assegurar a continuidade do serviço, sua normalidade ou o adequado cumprimento das obrigações assumidas pelo concessionário.”*¹³.

Por meio dessa figura jurídica, a Administração Pública passa a gerir o patrimônio da empresa, passando o interventor a controlar gastos, a efetivar despesas, ou seja, a agir como se empregador fosse.

Impende salientar que a jurisprudência vem reconhecendo a responsabilidade solidária no caso de intervenção, conforme julgados a seguir:

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A E A SUCESSÃO TRABALHISTA. 1. O mais importante no exame da sucessão trabalhista é o destaque que se dá ao seu conteúdo econômico. Não basta a simples denotação jurídica para se aquilatar o exato alcance desse instituto trabalhista. Entretanto, é preciso destacar que, se houver o prosseguimento da atividade econômica organizada, com a utilização dos trabalhadores pelo sucessor, justifica-se a presença da sucessão trabalhista, mantendo-se íntegros os contratos individuais de trabalho. 2. As fls. 518/520, o exequente solicitou o prosseguimento da execução contra a empresa São Paulo Transporte S/A, com fundamento na ocorrência da sucessão trabalhista, o que foi deferido às fls. 521. Houve a penhora de numerário dessa empresa (fls. 661), ocorrendo o depósito às fls. 660. O documento de fls. 504, ou seja, uma ata de reunião entre a Comissão de Empregados da sucedida e a agravante foi determinada à requisição dos bens materiais e a mão-de-obra necessária a prestação plena dos serviços. 3. De acordo com o art. 30, V, da Constituição Federal, é competência exclusiva dos Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial. Por legislação municipal, a agravante, na qualidade de gerenciadora do sistema de transportes coletivos do Município de São Paulo, é a responsável pela fiscalização das empresas de ônibus operadoras no sistema. Não se pode negar que o transporte público é uma obrigação do Município, sendo que a sua interrupção ou ameaça de interrupção merece a pronta intervenção da entidade municipal responsável pelo gerenciamento do transporte coletivo. Contudo, por outro lado, não se pode negar que Município, como responsável pelo transporte público, poderia, em querendo, explorá-lo de forma direta. A partir do momento, em que o Município, através de um aparato legislativo, faz a opção pelo sistema de concessão ou permissão, pode vir a ser chamado para efetuar a intervenção, para a manutenção do seu encargo constitucional (art. 30, V). Nessa intervenção, o Município, por intermédio da agravante, disponibiliza bens, funcionários, arrecada valores, etc., atua, como se empregador fosse. Por essa ótica, mesmo tendo o compromisso constitucional de zelar pela qualidade e a não interrupção do transporte público, a agravante é a sucessora para fins trabalhistas. A sucessão é pacífica, já que a atividade econômica, pelo interesse público, voltou para as mãos da empresa gerenciadora, com a utilização da mão-de-obra e dos bens da sucedida. A simples alegação do interesse público pela manutenção do serviço público não elide a caracterização da sucessão trabalhista. Também se tem o interesse

¹³ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 26ª ed., São Paulo: Malheiros: 2009. p. 726
SEPN 513 Ed. Imperador - Bloco D - nº 30 - 1º Subsolo - Tel.: (61)3307-7200 - CEP: 70.769-900 Brasília/DF
www.prt10.mpt.gov.br



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1969

social na defesa e manutenção dos direitos trabalhistas, sendo que a agravante, na qualidade de gerenciadora, após a intervenção, passou a ter o acesso a exploração das linhas de transporte público da sucedida, portanto, com o evidente prosseguimento da atividade econômica. Em outras palavras, patente o enquadramento dos arts. 10 e 448 da CLT aos presentes autos. Portanto, mantenho a responsabilidade da agravante. Rejeito o apelo. (Processo 00355-2001-045-02-00-8, Desembargador Federal Relator Dr. FRANCISCO FERREIRA JORGE NETO) – g.n.

Diante de tal contexto, é de se concluir que, com a intervenção levada a efeito pelo Município de Sorocaba, ele passou a atuar na atividade fim da 1ª reclamada, utilizando-se de seus bens e funcionários, gerindo, ainda, a sua atividade. Para este mister utilizou-se da segunda reclamada, que atuou, não só como mera fiscalizadora, como argumenta, mas sim como verdadeira preposta do município de Sorocaba. De sorte que se deve acolher o apelo do reclamante para que se reconheça a responsabilidade solidária da segunda reclamada pelos haveres do reclamante neste processo (Processo 207100-59.2009.5.15.0003-RO, Juíza Rita de Cássia Scagliusi do Carmo, TRT 15ª Região).

RESPONSABILIDADE. SPTRANS. *Naqueles casos nos quais a SPTRANS deixou de ser mera gerenciadora do transporte público metropolitano e através de intervenção efetiva nas empresas de ônibus, requisitou veículos e trabalhadores e passou a prestar os serviços de transportes coletivos diretamente à população, administrando o quadro de empregados, remunerando-os e recolhendo o FGTS e as contribuições previdenciárias, tornou-se responsável pelos direitos dos empregados. Responsabilidade configurada (Processo 01353-2003-059-02-00-0, Desembargador Federal Relator Dr. Paulo Augusto Camara) – g.n.*

SPTRANS. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. *Nos casos em que a SPTrans distanciou-se das atividades restritas à gestão, gerenciamento e fiscalização dos serviços de transportes públicos, e praticando intervenção sistemática nas reclamadas, assumiu o objeto dos contratos de prestação de serviços coletivos municipais, ocupando os equipamentos, instalações, materiais e pessoal necessários à sua execução, evidenciou-se verdadeira sucessão trabalhista (artigos 10 e 448 da CLT), impondo a responsabilização solidária. (Processo 00559-2005-019-02-00-6, Desembargador Federal Relator Dr. Paulo Augusto Camara).*

Intervenção nos negócios do empregador pela empresa gestora do transporte público municipal. Responsabilidade solidária. *Embora de fato e de direito a assunção dos contratos administrativos de prestação de serviço de transporte público não importe em sucessão de empregador, por ausentes das condições dos arts. 10 e 448 da CLT, a empresa gestora do serviço de transporte, quando intervém e passa a gerir o negócio, responde solidariamente pelas dívidas nos termos dos arts. 861 e ss. do Código Civil (Processo 02082-2004-063-02-00-0. Desembargador Federal Relator Dr. LUIZ EDGAR FERRAZ DE OLIVEIRA)*

Diante de mais essa prerrogativa ministrada pela lei à Administração Pública no regime das concessões, resta evidente sua responsabilidade quanto aos danos verificados aos trabalhadores e, por corolário lógico, pela manutenção de meio ambiente de trabalho digno, prevenindo a lesão aos direitos dos trabalhadores. O Poder Judiciário não pode isentar o ente estatal.

SEPN 513 Ed. Imperador – Bloco D – nº 30 – 1º Subsolo – Tel.: (61)3307-7200 – CEP 70.769-900 Brasília/DF

www.prt10.mpt.gov.br



A



MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília

1970

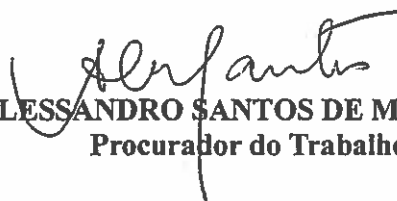
Os trabalhadores são também alvo dos direitos sociais e das garantias individuais constitucionalmente consagradas.

IV – CONCLUSÃO

Diante dos fundamentos expostos, o Ministério Público pugna pela reforma parcial da sentença primária, majorando-se o valor da indenização por dano moral coletivo imposta à empresa Lotaxi Transportes Urbanos Ltda. para R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), ao Distrito Federal para R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais), e para condenar o Distrito Federal como responsável solidário pelas obrigações de fazer requeridas na exordial e deferidas em sede de sentença.

Termos em que pede e espera deferimento.

Brasília, 10 de fevereiro de 2014.


ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA
Procurador do Trabalho





PROCURADORIA-GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA - PROCAD

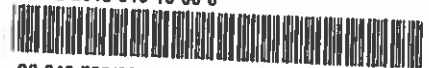


**EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DA 19ª VARA DO TRABALHO DA 10ª
REGIÃO - BRASÍLIA, DISTRITO FEDERAL**

TRT 10R - SDF Brasília/DF

2/2

01462 2012 019 10 00 6



00.040.788/2014

18/03/2014 11:52:45



S/PROCESSO

REF.: PROCESSO N.º 0001462-14.2012.5.10.0019

AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

**RÉUS: LOTÁXI TRANSPORTES URBANOS LTDA. E DISTRITO
FEDERAL**

DISTRITO FEDERAL, pessoa jurídica de direito público, já devidamente qualificado nos autos da Ação Civil Pública em epígrafe identificada, neste ato representado pelo Procurador infra-assinado, vem, respeitosamente, perante Vossa Excelência, apresentar

CONTRARRAZÕES

ao recurso interposto pelo Ministério Público do Trabalho, com fulcro nas disposições legais que regem a matéria, fazendo-o nos termos dos argumentos fáticos e jurídicos adiante expostos:

1. - DOS FATOS

O Ministério Público do Trabalho ajuizou a presente Ação Civil Pública em face da LOTÁXI TRANSPORTES URBANOS LTDA. e do Distrito Federal, formulando diversos pedidos em face dos dois réus, todavia a pretensão que toca ao ente público ora contestante encontra-se consubstanciada no seguinte pleito:

i) condenação do Distrito Federal ao pagamento de indenização no montante de **R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais)** por dano moral coletivo, porquanto supostamente a Administração Pública seria responsável solidária e objetivamente em relação a danos causados à sociedade e a trabalhadores pelas atuais permissionárias de transporte coletivo.

Na peça de ingresso, o *parquet* afirma que os trabalhadores que atuam da prestação do serviço de transporte público coletivo rodoviário têm sofrido violação à sua saúde, o que ensejaria o direito à reparação pelo dano supostamente sofrido de forma coletiva.

Mais especificamente, o Ministério Público do Trabalho fundamenta seu pedido indenizatório na alegação de que, por meio da realização de inquérito civil junto à empresa ré, ter-se-ia verificado danos à integridade física dos seus trabalhadores por suposta má condição do ambiente de trabalho (no caso, para motoristas e cobradores, os ônibus em circulação), especificamente devido a exposição contínua a ruídos intensos. Assim, sustenta o Requerente que estaria configurado dano moral coletivo "a toda a coletividade de empregados" e "à própria sociedade".

Para imputar responsabilidade ao Distrito Federal e inclui-lo no polo passivo da presente demanda, o Ministério Público do Trabalho afirma que o ente público ora contestante seria **solidariamente** responsável à empresa LOTAXI - TRANSPORTE URBANOS LTDA. pelos danos supostamente causados aos trabalhadores.

A sentença condenou as rés a pagarem indenização de R\$ 500.000,00 cada uma em razão do alegado dano moral coletivo que teriam causado aos trabalhadores. Houve recurso das rés e do MPT.

Alega o MPT que o Distrito Federal também deve ser condenado às obrigações de fazer impostas à LOTAXI e requer majoração do valor da indenização.

IMPOSSIBILIDADE DE CONDENAÇÃO DIRETA DE FORMA SOLIDÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

Ao contrário do que quer fazer parecer o Ministério Público, na peça em que requereu a inclusão do ente público ora contestante no polo passivo, **não é caso de responsabilidade solidária, mas sim, quando muito, subsidiária.**

E esse entendimento decorre de expressa previsão legal, contida tanto na Lei de Licitações (Lei n.º 8.666/93) quanto na Lei de Concessões (Lei n.º 8.987/95). Ou seja, o *parquet*, ainda que com fundamentação absolutamente inconsistente – tentando desesperadamente atribuir alguma espécie de responsabilidade ao Distrito Federal, lançando mão de julgados ou de legislações, como a de defesa do consumidor ou do meio ambiente natural contra depredação humana, que não se aplicam *in casu* – defende posicionamento frontalmente *contra legem*, como se confere dos seguintes dispositivos:

Lei n.º 8.666/93:

"Art. 71. O contratado é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato.

§ 1º. A inadimplência do contratado, com referência aos encargos trabalhistas, fiscais e comerciais não transfere à Administração Pública a responsabilidade por seu pagamento, nem poderá onerar o objeto do contrato ou restringir a regularização e o uso das obras e edificações, inclusive perante o Registro de Imóveis." – destaques nossos.

Lei n.º 8.987/95:

399

"Art. 25. Incumbe à concessionária a execução do serviço concedido, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados ao poder concedente, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenua essa responsabilidade.

[...]

Art. 31. Incumbe à concessionária:

I - prestar serviço adequado, na forma prevista nesta Lei, nas normas técnicas aplicáveis e no contrato;

[...]

Parágrafo único. As contratações, inclusive de mão-de-obra, feitas pela concessionária serão regidas pelas disposições de direito privado e pela legislação trabalhista, não se estabelecendo qualquer relação entre os terceiros contratados pela concessionária e o poder concedente." - negritamos

Outra não pode ser a norma que se extrai dos dispositivos transcritos: **a relação de responsabilidade perante terceiros entre Poder Concedente e permissionário/concessionário será sempre de subsidiariedade e nunca de solidariedade.**

De mais a mais, destaca-se que o próprio **Supremo Tribunal Federal**, na **Ação Declaratória de Constitucionalidade n.º 16/DF** - a qual foi ajuizada precisamente pela Procuradoria do Distrito Federal -, certificou a constitucionalidade do art. 71, §1º da Lei Federal n.º 8.666/93, asseverando **que não há responsabilidade *solidária* da Administração Pública por prejuízos de cunho trabalhista por empresas por ela contratadas e que o Poder Público não pode ser diretamente chamado em juízo para responder por tais obrigações.** Dita a ementa do referido aresto (em anexo):

"RESPONSABILIDADE CONTRATUAL. Subsidiária. Contrato com a administração pública. Inadimplência negocial do outro contraente. **Transferência consequente e automática dos seus encargos trabalhistas, fiscais e**

comerciais, resultantes da execução do contrato, à administração. Impossibilidade jurídica. Consequência proibida pelo art., 71, § 1º, da Lei federal nº 8.666/93. Constitucionalidade reconhecida dessa norma. Ação direta de constitucionalidade julgada, nesse sentido, procedente. Voto vencido. É constitucional a norma inscrita no art. 71, § 1º, da Lei federal nº 8.666, de 26 de junho de 1993, com a redação dada pela Lei nº 9.032, de 1995."

(STF - ADC 16/DF - Tribunal Pleno - Rel. Min. Cezar Peluso - J. em 24/11/10)

Também cabe citar, por sua relevância, trechos do voto da Ministra Cármen Lúcia Antunes Rocha no julgamento, em que é sopesado o art. 71, §1º, da Lei de Licitações com a responsabilidade civil do Estado desenhada no art. 37, §6º, da Constituição Federal:

"Da compatibilidade entre art. 71, §1º da Lei n.º 8.666/93 e o art. 37, §6º da Constituição da República

(...)

25. Sabe-se ser requisito para se ter configurada a responsabilidade da entidade estatal que o dano causado a terceiro em decorrência da prestação do serviço público tenha como autor agente público.

A responsabilidade do ente do Poder Público prevista na Constituição da República exige, como requisito necessário a sua configuração, que o dano tenha origem em ato comissivo ou omissivo de agente público que aja nessa qualidade.

Não é essa a situação disciplinada pelo art. 71, §1º da Lei 8.666/93. Nesse dispositivo, o 'dano' considerado seria o inadimplemento de obrigações trabalhistas por empresa que não integra a Administração Pública, logo, não se poderia jamais caracterizar como agente público.

(...)

Assim, a previsão legal de impossibilidade de transferência da responsabilidade pelo pagamento de

2103

obrigações trabalhistas não adimplidas pelo contratado particular não contraria o princípio da responsabilidade do Estado, apenas disciplinando a relação entre a entidade da Administração Pública e seu contratado.

(...)

Ao argumento de obediência ao princípio da responsabilidade de Estado - de natureza extracontratual - não se há de admitir que a responsabilidade decorrente de contrato de trabalho dos empregados de empresa contratada pela entidade administrativa pública a ela se comunique e por ela tenha de ser assumida.

(...)

Contudo, eventual descumprimento pela Administração Pública do seu dever legal de fiscalizar o adimplemento de obrigações trabalhistas por seu contratado, se for o caso, não impõe a automática responsabilidade subsidiária da entidade da Administração Pública por esse pagamento, pois não é capaz de gerar vínculo de natureza trabalhista entre a pessoa estatal e o empregado da empresa particular.

Principalmente, se tanto ocorrer, isso não se insere no campo da inconstitucionalidade do dispositivo em causa.

Não há, portanto, de ser acolhido o argumento do Procurador-Geral da República no sentido de que "a Requerente visa a impedir que se examine, em casos concretos, possível responsabilidade da Administração, no que tange a passivos trabalhistas gerados, ainda que indiretamente, em decorrência de contratos de prestação de serviços por ela celebrado".

A aplicação do art. 71, §1º, da Lei n.º 8.666/93 não exige a entidade da Administração Pública do dever de observar os princípios constitucionais a ela referentes, entre os quais os da legalidade e da moralidade administrativa.

408

Isso não importa afirmar que a pessoa da Administração Pública possa ser diretamente chamada em juízo para responder por obrigações trabalhistas devidas por empresas por ela contratadas.

Entendimento diverso resultaria em duplo prejuízo ao ente da Administração Pública, que, apesar de ter cumprido regularmente as obrigações previstas no contrato administrativo firmado, veria ameaçada sua execução e ainda teria de arcar com consequência do inadimplemento de obrigações trabalhistas pela empresa contratada."

Diga-se, ademais, que a solidariedade da obrigação **sempre** decorre de lei, ou seja, inexistindo lei que preveja tal solidariedade, esta não poderá ser presumida. Mas o caso dos autos é ainda pior, **além de inexistir lei que preveja tal solidariedade, as previsões legais que tratam do tema afastam justamente tal espécie de responsabilidade para tipificar que o Poder Concedente somente poderá ser responsabilizado de forma subsidiária em decorrência dos atos praticados pelos delegatários do serviço público.**

No caso dos autos não há de ser diferente. O Ministério Público afirma que os supostos danos causados aos trabalhadores advêm da má conservação dos ônibus, má conservação esta que é fruto de conduta exclusiva das próprias empresas concessionárias, não concorrendo o Distrito Federal em momento algum para que tal situação efetivamente ocorra.

Muito pelo contrário, a Administração Pública Distrital exerce constante fiscalização a fim de evitar que veículos em péssimo estado de conservação possam continuar circulando.

O que isso quer dizer é que não há falar-se em responsabilização direta, ainda que de forma solidária do Distrito Federal, por supostos danos causados pelas empresas concessionárias/permissionárias do serviço de transporte público coletivo. **Tal responsabilização, se vier a ocorrer, somente poderá tocar ao Distrito Federal de forma excepcional e subsidiária.**

Mas há mais! Confirmando que, no caso concreto, é verificada apenas responsabilidade subsidiária do Poder Público – que não incide automaticamente, não sendo possível acionar diretamente a Administração em juízo, o Enunciado n.º 331 do **Tribunal Superior do Trabalho** (que, curiosamente, sequer mencionado pelo Autor) teve redação atualizada para ditar que:

"CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. LEGALIDADE (nova redação do item IV e inseridos os itens V e VI à redação) - Res. 174/2011, DEJT divulgado em 27, 30 e 31.05.2011

I - A contratação de trabalhadores por empresa interposta é ilegal, formando-se o vínculo diretamente com o tomador dos serviços, salvo no caso de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 03.01.1974).

II - A contratação irregular de trabalhador, mediante empresa interposta, não gera vínculo de emprego com os órgãos da Administração Pública direta, indireta ou fundacional (art. 37, II, da CF/1988).

III - Não forma vínculo de emprego com o tomador a contratação de serviços de vigilância (Lei nº 7.102, de 20.06.1983) e de conservação e limpeza, bem como a de serviços especializados ligados à atividade-meio do tomador, desde que inexistente a pessoalidade e a subordinação direta.

IV - O inadimplemento das obrigações trabalhistas, por parte do empregador, implica a responsabilidade subsidiária do tomador dos serviços quanto àquelas obrigações, desde que haja participado da relação processual e conste também do título executivo judicial.

V - Os entes integrantes da Administração Pública direta e indireta respondem subsidiariamente, nas mesmas condições do item IV, caso evidenciada a sua conduta culposa no cumprimento das obrigações da Lei n.º 8.666, de 21.06.1993, especialmente na fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais e legais da prestadora de serviço como empregadora. A aludida responsabilidade não decorre de mero

404
DICA

Inadimplemento das obrigações trabalhistas assumidas pela empresa regularmente contratada.

VI – A responsabilidade subsidiária do tomador de serviços abrange todas as verbas decorrentes da condenação referentes ao período da prestação laboral.”

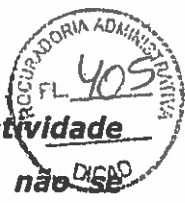
Também tal verbete sumular é cristalino ao dispor que a responsabilidade do ente público em relação às questões trabalhistas **sempre será subsidiária e nunca subsidiária.**

Não fora o suficiente, também a jurisprudência unânime do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região elide a tese do Autor Ministerial.

No julgado adiante alinhavado, o Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região avaliou se o Distrito Federal detinha responsabilidade subsidiária sobre ilegalidades cometidas exatamente nas relações de trabalho entre os permissionários de transporte público coletivo e seus empregados e, **tanto no caso abaixo quanto em todas as ocasiões em que o assunto veio à tona, esta Egrégia Corte entendeu que não há sequer responsabilidade subsidiária do Poder Público:**

"A Lei nº 8.987/95, ao disciplinar as concessões de serviços públicos (art. 175 da CF), embora tenha previsto como encargo do poder concedente a fiscalização dos serviços, exclui qualquer responsabilidade do ente público por eventuais prejuízos causados. Portanto, não há campo para incidência da Súmula nº 331 do TST, específica para as hipóteses de terceirização. Nesse sentido, consolidou-se a jurisprudência do TST, por meio da OJSDI1-Transitória nº 66, aplicada por analogia ao caso dos autos:

"SETRANSP. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. NÃO CONFIGURAÇÃO. CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO. TRANSPORTE COLETIVO. (DEJT divulgado em 03, 04 e 05.12.2008) A atividade da São Paulo Transportes S/A - SPTrans de gerenciamento e fiscalização dos serviços prestados pelas


concessionárias de transporte público, atividade descentralizada da Administração Pública, não se confunde com a terceirização de mão-de-obra, não se configurando a responsabilidade subsidiária.

Na mesma linha de posicionamento, cito precedentes desta Turma:

"RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. NÃO-CARACTERIZAÇÃO. Evidenciado nos autos que as reclamadas entabularam contrato de concessão/permissão de prestação e exploração de serviços públicos e não se verificando a prestação de serviços em prol do ente público, mas em benefício do concessionário/permissionário, não há que se cogitar do instituto da terceirização de serviços e, por conseguinte, em aplicação da previsão contida no item IV da Súmula nº 331/TST." (RO 01764-2011-019-10-00-3, Relatora: Desembargadora Maria Regina Machado Guimarães, DEJT 10/08/2012).

"CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO. TRANSPORTE. INAPLICABILIDADE DA SÚMULA 331/TST. Por meio da concessão de serviço público, o Estado transfere a pessoa jurídica ou a consórcio de empresas a execução de determinada atividade de interesse coletivo, mediante remuneração por tarifas pagas pelos próprios usuários do serviço. A Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, dispõe sobre os regimes de concessão e de permissão da prestação de serviços públicos, previstos no art. 175 da Constituição Federal. Conforme disposto no diploma legal citado, a concessionária responde por todas as obrigações por ela contraídas, não se transferindo ao Ente Público qualquer responsabilidade. Nesse mesmo sentido o TST, por meio da OJ Transitória 66 da SBDI-I aplicada por analogia ao caso, consolidou entendimento." (RO 01860-2011-015-10-00-6, Relatora: Desembargadora Flávia Simões Falcão, DEJT 03/08/2012).

"CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA DO ENTE PÚBLICO

CONCEDENTE COM BASE NA SÚMULA Nº 331, DO COL. TST. IMPOSSIBILIDADE. A concessão de serviços públicos de transporte encontra previsão no artigo 175 da Constituição e é regida pelas disposições constantes da Lei nº 8.987/95. Trata-se, portanto, de modalidade contratual diversa daquela estabelecida sob a égide da Lei nº 8.666/93, que é o objeto da Súmula nº 331, do col. TST. Nesse contexto, nem mesmo a presença de elementos contratuais comuns,

tais como o poder/dever de fiscalização da administração pública, autoriza a incidência do verbete sumular em destaque, notadamente porque a prestação de serviços por parte do trabalhador não ocorre

em prol da atividade meio do concedente." (RO 01873-2011-004-10-00-1, Desembargador Pedro Luis Vicentin Foltran, DEJT 13/07/2012)"

(TRT 10 - 01914-2011-001-10-00-0 RO - 1ª Turma - Rel. Des. Ricardo Alencar Machado - J. em 29/08/2012)

Assim, demonstrado que **não há substrato legal** ou entendimento reiterado nos Tribunais de que a Administração Pública seria responsável solidariamente por danos causados por concessionárias ou permissionárias de serviço público e que, consoante a jurisprudência do TST (na OJSBDI1-Transitória nº 66) e do TRT da 10ª Região, sequer se configura responsabilidade subsidiária do ente concedente, impõe-se a imediata exclusão do Distrito Federal do polo passivo da presente demanda.

Este, inclusive, é o posicionamento unânime da doutrina, servindo de exemplo os ensinamentos do Eminent Doutrinador José dos Santos Carvalho Filho, para quem:

"[...] Contudo, se a culpa é exclusiva da pessoa prestadora do serviço, a ela deve ser imputada a **responsabilidade primária** e ao Poder Público a **responsabilidade subsidiária**. Resulta, pois, nessa hipótese, que eventual demanda indenizatória deve ser dirigida em face exclusivamente do causador do dano, sendo a Administração

parte ilegítima ad causam na referida ação.¹ - negritos originais, mas sublinhados nossos.

DA FALTA DE RAZOABILIDADE NO AUMENTO PRETENDIDO PELO MPT: CONSIDERAÇÕES ACERCA DO SUPOSTO DANO

Deve ser destacado ainda que o Ministério Público do Trabalho não comprovou a ocorrência de dano moral "*na coletividade de empregados e na sociedade*", tal como alegado na peça de ingresso. Aparentemente isso é aventado pelo Ministério Público do Trabalho ao usar as expressões "dano genérico", "prejuízo moral potencial" e "dano desferido potencialmente a um universo de pessoas".

Ocorre que o *parquet* ajuizou a ação após investigar 7 (sete) das empresas permissionárias de transporte coletivo no Distrito Federal, **afirmando** que houve dano a toda a classe dos motoristas e cobradores respectivos (cerca de 15 mil pessoas, segundo o Autor), porém não tendo sido feitas investigações quanto a 9 (nove) outras empresas permissionárias do aludido serviço, nem quanto à coletividade como um todo.

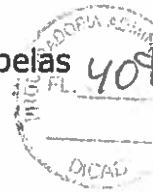
Ou seja, a parte autora só fez um mínimo levantamento de informações em relação a porção minoritária das empresas que atendem o transporte coletivo, contudo defende que foram prejudicados **todos** os motoristas e cobradores, bem como toda a coletividade.

Ora, Excelência, assoma evidente que, em um universo de 16 (dezesesseis) empresas, a utilização de apenas 7 (sete) permissionários como amostragem para aferir se houve ou não dano à integridade física dos trabalhadores não demonstra a universalidade que deveria estar abarcado pelo suposto dano moral coletivo.

Em outras palavras, **não há demonstração de coletividade do dano!** Pelo que consta dos autos, apenas alguns empresários de algumas empresas possuem algum déficit auditivo, o que não quer dizer que tal

¹ CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de Direito Administrativo, 21ª ed. rev, atual. e ampl., Rio de Janeiro: Lumen Juris Editora, 2009, págs. 541/542.

deficiência tenha relação direta com a má prestação dos serviços pelas permissionárias do serviço de transporte coletivo.



Ademais, o Ministério Público do Trabalho não comprovou adequadamente a gravidade do suposto dano à coletividade. Atente-se para precedente do Tribunal Regional da 10ª Região que julgou improcedente pedido de indenização de danos morais coletivos em ação civil pública justamente porque não se vislumbrava efetivo atentado significativo para a moral coletiva – inclusive fazendo referência a julgado do TRT da 3ª Região, o qual emitiu decisão parelha em situação bastante semelhante a dos autos:

"(...) não vejo procedência no pedido de indenização por dano moral coletivo. A conduta ilícita da Ré poderá legitimar os trabalhadores potencialmente lesados, no âmbito das normas da CLT, a buscar a tutela jurisdicional trabalhista. Logo, trata-se de violação de direitos em relação aos quais a ordem jurídica positiva define critérios de reparação, inclusive, tarifada. **Em relação à coletividade, entendo que basta, por si só, a tutela inibitória deferida, não se cogitando de reparação pecuniária. Em caso de contornos semelhantes, já se pronunciou o Eg. TRT da 3ª Região:**

'AÇÃO CIVIL PÚBLICA - DANO MORAL COLETIVO - NÃO CONFIGURAÇÃO. Embora constatada a deficiência na observação, pela empresa, de normas de medicina, segurança e higiene do trabalho, não se pode extrair daí a existência de um sentimento coletivo de indignação, de desagrado e de vergonha capaz de ferir a 'moral' da coletividade inserida nesse contexto, para efeito de indenização por dano moral coletivo. Para esse fim, o ilícito e seus efeitos devem ser de tal monta que a repulsa social seja imediata e extrapole aquela relativa ao descumprimento pelo agente transgressor de determinadas normas de conduta trabalhista.' (RO 00710-2004-087-03-00- 8, Ac. 8ª Turma, Relatora Juíza Denise Alves Horta, DJ 26.11.2005, p. 18).

Portanto, no âmbito dos interesses transindividuais dos trabalhadores, a pretensão fundada em dano moral coletivo, veiculada em ação civil pública, decorrente da ilegalidade de contrato de prestação de serviços, exaure-se na tutela inibitória, que consiste na imposição de obrigação de não-fazer. Desse modo, meu voto é no sentido de dar provimento ao recurso para excluir da condenação a indenização a título de dano moral coletivo.

CONCLUSÃO Pelo exposto, conheço parcialmente do recurso, rejeito as prefaciais suscitadas e, no mérito, dou-lhe parcial provimento, para excluir da condenação a indenização a título de dano moral coletivo, nos termos da fundamentação."

(TRT 10 - 00572-2005-018-10-00-5 RO - 1ª Turma - Rel. Des.^a Maria Regina Machado Guimarães - J. em 15/02/2006 - g.n.)

Não se estar afirmando que, se realmente comprovado dano à saúde do trabalhador, este não terá direito à indenização por violação à sua integridade física. Não é isso! O que se está a afirmar é que o meio pelo qual essa indenização poderá ocorrer **não deve ser este instrumento de ação coletiva**, mas sim **ações individuais** propostas por cada um dos trabalhadores supostamente lesados.

Em conclusão, por **não restar caracterizado um efetivo dano moral a uma universalidade de pessoas**, a improcedência dos pedidos é medida que se impõe.

INAPLICABILIDADE DOS JULGADOS TRAZIDOS À COLAÇÃO PELO MINISTÉRIO PÚBLICO

Ademais, o Ministério Público do Trabalho, embora tenha reconhecido tratar-se de matéria complexa, basicamente pressupôs que o Distrito Federal teria responsabilidade solidária e objetiva em relação a supostos danos causados por permissionários do transporte coletivo distrital, sem apresentar justificativa

adequada para tanto, limitando-se a citar 2 (dois) julgados colacionados que aparentemente dariam amparo à sua tese.

Um deles, do qual o Requerente não identificou a origem (em pesquisa, descobriu-se que é proveniente do Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina) não se aplica analogicamente ao caso concreto porque defende entendimento diverso do majoritário adotado tanto pelo Superior Tribunal de Justiça quanto pelo Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, como veremos adiante.

O outro, oriundo do Superior Tribunal de Justiça, na verdade, contraria a posição do Requerente. Examinando o aresto na íntegra, este dita que **os concessionários ou permissionários de serviço público são os únicos responsáveis quanto a danos que vierem a causar a usuários ou terceiros**, excetuando-se tal regra apenas em caso de insolvência financeira do concessionário responsável, quando daí – e apenas nessa situação – haveria responsabilidade subsidiária do concedente (e não solidária). **O aresto citado oferece solução jurídica divergente somente porque abarca responsabilidade por dano ambiental**, o qual possibilita responsabilização solidária direta do Estado por conta de legislação específica – o art. 14, §1º, da Lei n.º 6.938/81. Vejamos alguns trechos:

"O administrativista Celso Antônio Bandeira de Mello apresenta o seguinte conceito de concessão de serviços públicos:

"Concessão de serviço público é o instituto através do qual o Estado atribui o exercício de um serviço público a alguém que aceita prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis uni lateralmente pelo Poder Público, mas sob garantia contratual de um equilíbrio econômico-financeiro, remunerando-se pela própria exploração do serviço, em geral e basicamente mediante tarifas cobradas diretamente dos usuários do serviço."
(Curso de direito Administrativo. 11ª edição, Malheiros Editores, 1999, pág. 499)

O em. administrativista, alusivamente à responsabilidade do concessionário, esclarece:

82. "O concessionário - já foi visto - gere o serviço por sua conta, risco e perigos. Daí que incumbe a ele responder perante terceiros pelas obrigações contraídas ou por danos causados. Sua responsabilidade pelos prejuízos causados a terceiros e ligados à prestação do serviço governa-se pelos mesmos critérios e princípios reitores da responsabilidade do Estado, pois ambas estão consideradas conjuntamente no mesmo dispositivo constitucional, o art. 37, § 6o, cujos termos são os seguintes: "As pessoas jurídicas de Direito Público e as de Direito Privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa." (In ob. citada, pág. 541)

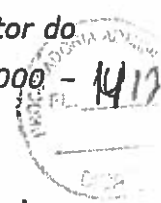
Contudo, excepciona tal regra, admitindo a responsabilidade subsidiária do concedente em caso de insolvência do concessionário responsável.

Ocorre que o caso sub examine apresenta uma particularidade, pois, trata-se de responsabilidade por dano ambiental, de natureza objetiva, respondendo, solidariamente, o Estado (poder concedente) e o concessionário de serviço público.

(...)

Oportuno lembrar que poluidor é: "a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, responsável, direta ou indiretamente, por atividade causadora de degradação ambiental" (art. 3o, IV da Lei 6938/81), onde fica evidenciada "legitimação passiva a todos os responsáveis pelas situações ou fatos ensejadores da ação, sejam pessoas físicas ou jurídicas, inclusive as estatais, autárquicas ou paraestatais, porque tanto estas como aquelas podem infringir normas de Direito material de proteção ao meio ambiente e ao consumidor, incidindo na previsão do art. 1o da Lei 7347/85, e expondo-se ao controle judicial de suas condutas" (Hely Lopes Meirelles - Mandado de Segurança, Ação Popular, Ação Civil Pública, Mandado de Injunção e Habeas Data. São Paulo: RT, 12 ed., p. 123)"

(STJ - RESP 28222/SP - 2ª Turma - Trechos do voto condutor do acórdão, da Rel. Ministra Nancy Andrighi - J. em 15/02/2000 - g.n.)



Embora seja evidente, repisa-se que não é possível aplicar o regime jurídico dos danos ambientais, causados por poluição, regulado na Lei n.º 6.938/81 (que "*Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências*" com finalidade de preservação do meio natural contra degradação ambiental) à pretensão do Autor de indenização por danos morais "genéricos" por suposto descumprimento às normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.

De qualquer modo, contrariamente à argumentação do Autor que tenta induzir este Juízo a erro, na análise da responsabilidade sobre eventuais danos gerados na prestação de serviços públicos, deve-se ter por referência não precedente antigo (julgado em 2000, 12 anos atrás) acerca de assunto diverso (proteção do meio ambiente contra poluição), mas sim a **jurisprudência recente e dominante do Superior Tribunal de Justiça que ditam que o Poder Público, no caso, só pode ter, eventualmente, responsabilidade subsidiária e não solidária, em delegação de serviço público**. Confira-se o acórdão do Recurso Especial 1135927/MG, publicado em 19/08/2010:

RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE SUBSIDIÁRIA. PODER CONCEDENTE. CABIMENTO. PRESCRIÇÃO. NÃO OCORRÊNCIA.

1. Há responsabilidade subsidiária do Poder Concedente, em situações em que o concessionário não possuir meios de arcar com a indenização pelos prejuízos a que deu causa. Precedentes.

(...)

O eminente jurista Celso Antônio Bandeira de Mello assim conceitua o instituto da concessão de serviço público:

"Concessão de serviço público é o instituto através do qual o Estado atribui o exercício de um serviço público a alguém que aceita prestá-lo em nome próprio, por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Poder Público, mas sob garantia contratual de um

equilíbrio econômico-financeiro, remunerando-se pela própria exploração do serviço, em geral e basicamente mediante tarifas cobradas diretamente dos usuários do serviço" (Curso de direito administrativo. 1. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 1999, p. 499).

Via de regra, o concessionário assume todos os riscos do empreendimento ao executar o serviço, sendo da própria essência do instituto da concessão a transferência dos mesmos ao ente privado que assumiu a responsabilidade pela execução do serviço. Por esse motivo, cabe-lhe responsabilidade civil e administrativa pelos prejuízos que causar ao poder concedente, aos usuários e também a terceiros.

Nesse sentido ensina o eminente administrativista:

"O concessionário - já foi visto - gere o serviço por sua conta, risco e perigos. Daí que incumbe a ele responder perante terceiros pelas obrigações contraídas ou por danos causados. Sua responsabilidade pelos prejuízos causados a terceiros e ligados à prestação do serviço governa-se pelos mesmos critérios e princípios reitores da responsabilidade do Estado, pois ambas estão consideradas conjuntamente no mesmo dispositivo constitucional, o art. 37, § 6º, cujos termos são os seguintes: "As pessoas jurídicas de Direito Público e as de Direito Privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa" (Ob. cit. p. 514).

No entanto, a regra comporta exceção. **Admite-se a possibilidade de responsabilização subsidiária do poder concedente em situações em que o concessionário não possui meios de arcar com a indenização pelos prejuízos a que deu causa, consoante aponta a doutrina:**

"Não obstante, se, apesar disso, o concessionário não tiver meios efetivos para reparar os prejuízos causados, pode o lesado dirigir-se ao concedente, que sempre terá

responsabilidade subsidiária pelo fato de ser o concessionário um agente seu. Insolvente o concessionário, passa a não mais existir aquele a quem o concedente atribuiu a responsabilidade primária. Sendo assim, a relação jurídica indenizatória se fixará diretamente entre o lesado e o Poder Público, de modo a ser a este atribuída a responsabilidade civil subsidiária" (CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo. 13. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005, p. 299).

Destarte, em razão do dano ter sido causado por quem agia em nome do Estado - no exercício de serviço que tem como beneficiária toda a coletividade - e ter ocorrido somente em razão dessa condição, ao poder concedente incumbe a responsabilidade pela reparação dos danos causados por seu agente, na impossibilidade do concessionário fazê-lo.

Ao contrário do que aponta a sentença recorrida, a responsabilidade do poder concedente (no caso, o DER/MG) não é solidária, e sim, subsidiária à responsabilidade da sociedade empresária que recebeu a concessão do serviço público. De fato, à concessionária atribui-se o dever de responder de maneira integral e isolada pelos danos que causou, sem que o concedente, em um primeiro momento, possuísse qualquer obrigação nesse sentido, já que o contrato de concessão de serviço público pressupõe, de ordinário, a transferência dos riscos do empreendimento ao concessionário do serviço que, em contrapartida, aufera os benefícios econômicos da exploração da atividade transferida.

Somente com a ocorrência de fatos que determinem a insolvabilidade do concessionário é que passa a ser exigida a responsabilização do poder concedente. (...)

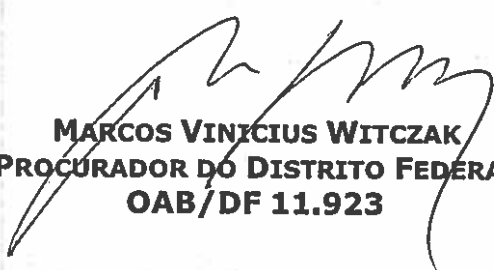
(STJ - RESP 1135927/MG - 2ª Turma - Rel. Min. Castro Meira - J. em 10/08/2010 - g.n.)

Assim, também por esse motivo, deve ser negado provimento ao recurso do MPT.

Requer, por fim, seja negado provimento ao recurso do MPT ou seja julgado prejudicado, na hipótese de vir a ser provido o recurso interposto pelo Distrito Federal.

Nestes termos, pede deferimento.

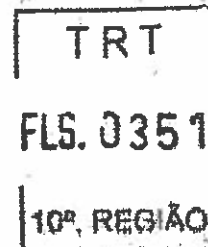
Brasília, 17 de março de 2014



MARCOS VINICIUS WITCZAK
PROCURADOR DO DISTRITO FEDERAL
OAB/DF 11.923



Ministério Público do Trabalho
no Distrito Federal e no Estado do Tocantins



EXCELENTÍSSIMA SENHORA DOUTORA JUIZA DA 1ª VARA DO TRABALHO
BRASÍLIA - DF

Promovo e juntada e faço os autos
conclusos nos termos do art. 162,
parágrafo 4º do CPC.
Brasília, 11/09/2012 3ª feira

Lucas David Fávoro de Carvalho
Assessoria da Juiz

Processo nº 1462-14.2012.5.10.0019



O MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO, nos autos da Ação Civil Pública em epígrafe, neste ato representado pelo Procurador do Trabalho *infra* assinado, vem, mui respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, requerer a juntada de decisão liminar proferida pelo d. Juízo da 3ª Vara do Trabalho de Brasília/DF em caso idêntico ao tratado nestes autos.

Ainda, requer a juntada de petição da Ré em que afirma possuir 57 (cinquenta e sete) ônibus, sendo que todos possuem motor dianteiro e nenhum apresenta ar-condicionado. Por fim, a empresa possui 268 (duzentos e sessenta e oito) empregados, sendo 82 (oitenta e dois) motoristas.

Por fim, requer-se seja deferida a tutela antecipada requerida na petição inicial, bem como os pedidos apresentados em sede de Emenda à Inicial, ressaltando que o pedido de segredo de justiça refere-se unicamente aos documentos constantes nos anexos, nos termos da Inicial.

Termos em que pede e espera deferimento.

Brasília, 03 de setembro de 2012

ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA
Procurador do Trabalho





LOT-029/12

Brasília, 10 de agosto de 2012.

MPJ PRT - 10^ª REGIAO
Nº PRL - 0810 14866
EM 13/08/2012 15h41
FLS. 0352
10^ª REGIAO

Senhor Procurador.

Em atenção ao solicitado através da Notificação Nº. 16808/2012, apresentamos a seguir as informações referentes a esta empresa:

- A) FROTA TOTAL: 057 veículos coletivos.
a.1) todos possuem motor dianteiro.
a.2) nenhum veículo possui ar condicionado.
a.3) a frota não conta com câmbio automático e todos possuem direção hidráulica e suspensão e amortecimento hidráulicos.
B) Quantidade de empregados: 268 sendo 082 motoristas.

Remetidas às informações solicitadas, agradecemos à atenção de V.Exa. e sem mais para o momento, apresentamos cordiais saudações.

Atenciosamente.


WAGNER CARNEIRO AZEVEDO FILHO.
VICE PRESIDENTE

EXCELENTÍSSIMO SENHOR
DOUTOR ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA
DD. PROCURADOR DO TRABALHO
COORDENADORIA DA DEFESA DOS INTERESSES INDIVIDUAIS
HOMOGÊNEOS, COLETIVOS E DIFUSOS
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO NO DISTRITO FEDERAL E NO
ESTADO DE TOCANTINS





PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO 10ª REGIÃO

3ª VARA DO TRABALHO DE BRASÍLIA/DF
SEPN 513, BLOCO B, LOTES 2/3, SALA T21 - ASA NORTE
CEP 70.760-522 - BRASÍLIA/DF
e-mail: svt03.brasilia@trt10.jus.br - Telefone: (061) 3348-1575
Atendimento ao público das 9 às 18 horas

ACP - Sem autu
Defendido *pt* (Limin.)
A; A.1; B; B.1; C; D; E
FLS. 0353
10ª REGIÃO

MANDADO DE INTIMAÇÃO DE DESPACHO/DECISÃO

PROCESSO Nº 0001614-13.2012.5.10.0003

MANDADO Nº 1.702/2012



AUTOR:

Ministério Público do Trabalho - Procuradoria
Regional do Trabalho da 10ª Região -
Brasília/DF

RÉU:

Viplan Viacao Planalto Limitada

CPF/CNPJ:00.091.702/0001-28

Endereço da Diligência: SEPN 513, BLOCO D, LOTE 04/05 - ASA NORTE - BRASÍLIA-DF
- CEP: -

O(A) Juiz(a) do Trabalho FRANCISCO LUCIANO DE AZEVEDO FROTA, da 3ª VARA DO TRABALHO DE BRASÍLIA/DF, MANDA que o Oficial de Justiça Avaliador Federal se dirija ao endereço acima e INTIME Ministério Público do Trabalho - Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região - Brasília/DF a tomar ciência do despacho/decisão abaixo ou cuja cópia segue anexa.

Caso seja criado qualquer obstáculo ao cumprimento deste mandado, fica o Oficial de Justiça autorizado a requisitar força policial, bem como proceder às diligências necessárias em qualquer dia ou hora (art. 770, Parágrafo Único, da CLT; art. 172, §§1º e 2º, do CPC).

Obs: CIÊNCIA DA DECISÃO LIMINAR DE FLS. 352/361. SEM REMESSA DOS AUTOS.

CUMpra-se NA FORMA DA LEL.

Assinado pelo(a) Diretor de Secretaria, por ordem do(a) Juiz(a) do Trabalho.
BRASÍLIA, 31/08/2012.

Mirian
MIRIAN VILAS BOAS FERNANDES
Diretor(a) de Secretaria



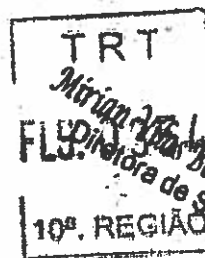
CIENTE

03/09/12

Joaquim
Joaquim Rodrigues Nascimento
Procurador do Trabalho
PRT 10ª Região



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO



1

CONCLUSÃO

Nesta data faço os presentes autos
conclusos à Vossa Excelência.
Brasília, 20 de agosto de 2012.


Diretora de Secretaria *Mirian Vilas Boas Fernandes*
Diretora de Secretaria

DECISÃO

Proc. Nº 1614-13.2012.5.10.0003

Vistos, etc.

Inicialmente, decreto o segredo de justiça dos autos do anexo do inquérito civil trazidos pelo autor, que deverão ser autuados em autos suplementares, limitando-se o acesso apenas às partes e seus advogados já devidamente constituídos nos autos.

Pois bem.

Trata-se de ação civil pública proposta pelo Ministério Público do Trabalho – Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região- Brasília-DF, com pedido de antecipação de tutela, em face da empresa VIPLAN – Viação Planalto Ltda.

Em apertada síntese, o autor noticia que foram instaurados pela Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região sete inquéritos civis públicos contra empresas de transporte público do Distrito Federal, objetivando investigar as condições ambientais de trabalho dos empregados, analisando os afastamentos previdenciários por conta de infortúnios laborais nos últimos oito anos e a implementação dos PPRA e PCMSO, além da verificação *in loco* do ambiente de trabalho.

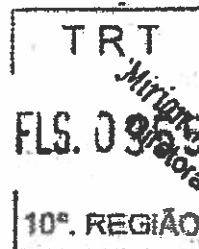
Informa o *parquet* que foi verificado na empresa ré um número expressivo de audiogramas alterados ou sugestivos de alteração por exposição ao ruído, quadro que revela a existência de nexos causal entre o trabalho e as lesões apresentadas.

Também segundo o autor, o inquérito concluiu que a ré não havia implementado o Programa de Conservação Auditiva para os trabalhadores expostos aos ruídos, não incluiu os exames auditivos alterados no relatório anual do PCMSO, não realizou as





PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO



357
Miriam Júlia Dos Santos
Secretaria

medidas sugeridas no PCMSO e não efetivou as ações preventivas e corretivas do PPRA. 2

Relata também que, segundo informações do órgão previdenciário, há um elevado número de afastamentos de empregados da ré decorrentes de doenças ocupacionais, por causas diversas, sendo que mais de 5% dos casos são originados de problemas auditivos.

Baseando-se na gravidade das irregularidades cometidas pela empresa ré, comprovadas em procedimento investigatório realizado pelo MPT, afirma o autor que há um patente descaso empresarial com a saúde dos seus empregados, considerando os seguintes fatores conclusivos: a) os programas ocupacionais PPRA e PCMSO não apresentam informações compatíveis entre si, além de não serem implementados efetivamente; b) não há realização periódica de análise dosimétrica para avaliação do grau de exposição ao ruído a que são submetidos os seus motoristas e cobradores; c) não há acompanhamento da série histórica dos exames audiométricos admissionais, periódicos, de troca de função e demissional, e em muitos casos sequer realizados.

De acordo com o autor, os médicos do trabalho da PRT-10ª Região examinaram as avaliações audiométricas dos trabalhadores da empresa ré e verificaram a prevalência de audiometrias alteradas ou sugestivas de alterações por conta da exposição ao ruído.

Por conta de todas as irregularidades constatadas, aduz o *parquet* que enviou notificação recomendatória para a empresa para que observasse integralmente as normas de proteção à saúde e à segurança do trabalhador, mas que não produziu o efeito desejado.

Também o autor faz importantes considerações sobre as condições dos ônibus utilizados pela ré, com motores dianteiros que produzem ruídos bem acima dos limites de tolerância, com pisos e carrocerias revestidos de aço chumbado que produzem grande barulho, ausência de apoio para os pés nas catracas onde ficam os cobradores, assentos para os motoristas e cobradores sem preocupação com os aspectos ergonômicos recomendáveis pela ABNT, câmbios manuais distantes dos assentos dos motoristas, forçando desmedidamente o aparelho osteomuscular do trabalhador, além de outros aspectos que menciona na exordial.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO



354

Também ressalta a importância para preservar a saúde dos trabalhadores que os ônibus tenham ar-condicionado, observadas as normas técnicas da ABNT.

Por fim, destaca o *parquet* que, nos terminais ou pontos de espera, a empresa não disponibiliza aos seus empregados água potável e instalações sanitárias separadas por sexo, em condições adequadas de dimensionamento, higiene e limpeza, em observância ao contido na NR 24 do MTE

Em complemento, noticia que a empresa ré deverá participar da concorrência das linhas de ônibus realizada pelo Governo do Distrito Federal, com prazo provável de concessão de até dez anos, sendo essa uma oportunidade para que sejam solucionados os problemas relacionados à saúde ocupacional dos motoristas e cobradores, visto que será exigido de todos os participantes do certame que 100% da frota seja "zero quilômetro", permitindo, com isso, as adaptações necessárias em prol do meio ambiente do trabalho.

Por todo esse conjunto de fatores, resumidamente apresentados na presente decisão, pretende o Ministério Público do Trabalho que, liminarmente, seja determinado à empresa ré o cumprimento de todas as obrigações e a adoção de todas as providências elencadas no rol dos pedidos, com o objetivo de garantir aos empregados um meio ambiente laboral digno, seguro e hígido, consoante previsão contida na Constituição da República, na legislação ordinária e nas normas regulamentadoras.

É o que consta da inicial.

O exame da prova documental trazida aos autos pelo autor traz realmente fortes indícios de que são adversas as condições de trabalho a que estão submetidos os empregados da empresa ré, notadamente aqueles cuja lida diária está vinculada aos ônibus utilizados para o transporte público no Distrito Federal.

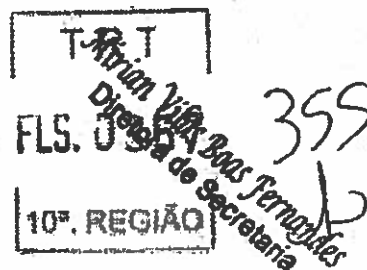
Merece especial destaque o parecer técnico do médico do trabalho da Assessoria de Segurança do Trabalho da Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região, nos autos do procedimento investigatório instaurado contra a requerida, que, analisando os audiogramas de diversos empregados, considerou-os sugestivos de desencadeamento de perda auditiva induzida por níveis de pressão sonora elevados (fls.235/240 do ICP).

Também chama a atenção deste juízo a informação prestada pela Divisão de Gerenciamento de Benefícios da





PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO



Previdência Social (fls. 369/370 dos autos do ICP), apontando que, dos 1820 benefícios decorrentes de afastamentos por acidentes de trabalho de empregados da ré, 93 (5,11%) estão relacionados à perda auditiva, evidenciado, com isso, que há problemas de ordem ambiental na atividade dos empregados de empresas de ônibus, sobretudo em razão do excesso de ruídos e vibrações proporcionados pelos veículos utilizados.

Consta ainda dos autos algumas cópias de ações promovidas contra a ré postulando adicional de insalubridade por conta da exposição a ruídos durante o exercício das atividades de motorista e de cobrador, bem como ações indenizatórias decorrentes de doença ocupacional pelo mesmo fundamento.

A Constituição da República, afinada com os documentos internacionais, avançou consideravelmente no sentido da proteção à saúde do trabalhador, assegurando a "redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança" (art. 7º, , XXII, CF).

A Convenção 155 da OIT, que dispõe sobre segurança e saúde dos trabalhadores e o meio ambiente de trabalho, traça princípios que devem ser observados pelos países membros, orientando no sentido de que seja estabelecida uma política nacional em matéria de meio ambiente de trabalho, cujo objetivo deve ser o de prevenir acidentes e danos à saúde dos trabalhadores (art. 4º).

Portanto, o direito a um meio ambiente do trabalho seguro e hígido integra o conjunto dos direitos fundamentais dos trabalhadores, constituindo-se, assim, dever dos empregadores velar pelo cumprimento das normas de segurança e medicina do trabalho, consoante preconiza o art. 157, I, da CLT.

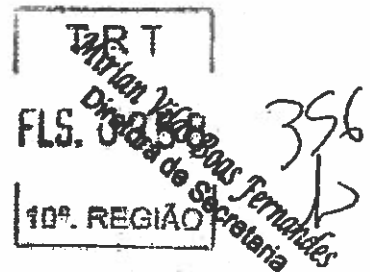
O Brasil ainda tem um longo caminho a percorrer na direção da prevenção de acidentes de trabalho e de doenças ocupacionais, pois sempre voltou os olhos para assistir o doente em vez de prevenir a doença.

A eliminação dos agentes danosos à saúde é o modo mais eficaz para prevenir os infortúnios laborais, ainda que nem sempre isso seja possível, conduzindo muitas vezes a solução do problema para a opção de neutralização por meio do fornecimento de EPI's.

Em consonância com o ditame constitucional de proteção da saúde e segurança do trabalhador, a NR-9 da Portaria nº 3.214/78 instituiu a obrigatoriedade pelos empregadores de



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO



5

elaboração e implementação do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA, cujo objetivo é o de “preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, através da antecipação, reconhecimento, avaliação e conseqüente controle da ocorrência de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho”.

O PPRA deve identificar os agentes físicos, químicos e biológicos que, dentro do ambiente de trabalho, estejam causando, ou possam causar, danos à saúde do trabalhador, para que, a partir daí, sejam adotadas medidas visando a eliminação, redução ou neutralização desses riscos.

O documento que concretiza o PPRA não pode ser apenas uma peça de ficção dentro da empresa. É preciso que efetivamente cumpra a sua função de identificar os agentes agressivos ao meio ambiente de trabalho, estabelecendo metas e estratégias para combatê-los da forma mais eficaz.

Integrando esse conjunto de iniciativas que devem ter as empresas no campo da saúde dos seus empregados, a NR-7, da Portaria n. 3.214/78, obriga os empregadores a instituir um Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO.

Dentre outros objetivos, o PCMSO visa prevenir, por meio do rastreamento e diagnóstico precoce, as doenças ocupacionais dentro da empresa, “além da constatação da existência de casos de doenças irreversíveis à saúde dos trabalhadores”.

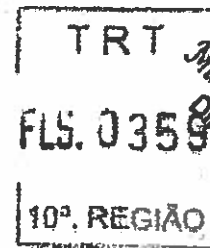
O programa deve incluir a realização obrigatória dos exames médicos admissional, periódico, de retorno ao trabalho, de mudança de função e demissional, compreendendo avaliação clínica e exames complementares, indicando sempre se o trabalhador está apto ou inapto para função (Atestado de Saúde Ocupacional – ASO).

No caso da empresa ré, consoante já analisado, os seus empregados que atuam como motorista, cobrador, apontador e despachantes estão flagrantemente expostos a riscos ou a situações que podem desencadear ou agravar doenças ocupacionais graves e irreversíveis, no caso, a perda auditiva induzida por níveis elevados de pressão sonora e vibrações (PAIR).

Para o caso presente, a NR-07 impõe a realização de exames audiológicos periódicos, de modo a permitir o acompanhamento da audição dos trabalhadores, fornecendo ainda subsídios para adoção de programas que “visem a prevenção da perda auditiva” e a “conservação da saúde auditiva” (NR-07, Anexo



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO



357
Miriam Vilas Boas Fernandes
Diretora de Secretaria
6

1 do Quadro II).

A audiometria é uma das espécies de exames audiológicos de referência e sequenciais, que tem por objetivo avaliar a audição do trabalhador ao longo do tempo de exposição ao risco.

De acordo com o item 3 do Anexo I do Quadro II da NR-07, "devem ser submetidos a exames audiométricos de referência e sequenciais, no mínimo, todos os trabalhadores que exerçam ou exercerão suas atividades em ambientes cujos níveis de pressão sonora ultrapassem os limites de tolerância estabelecidos nos anexos 1 e 2 da NR-15 da Portaria 3.214 do Ministério do Trabalho, independentemente do protetor auditivo."

O mesmo item 3 estabelece os princípios e procedimentos básicos que devem ser observados para a realização do exame audiométrico.

A presente ação civil pública tem por objeto assegurar o cumprimento pela ré das normas de segurança e saúde dos trabalhadores, e, nesse sentido, foram formulados os pedidos de letras "a", "b", "c", "d" e "e" da inicial.

O inquérito civil público instaurado pelo MPT indica que há uma negligência da empresa no que tange aos programas preventivos de doenças ocupacionais, notadamente em relação à questão da avaliação ambiental quanto ao excesso de ruídos e vibrações nos ônibus, o não acompanhamento por meio dos exames audiométricos da evolução do quadro auditivo de seus empregados, a ausência de relatório anual do PCMSO, dentre outras irregularidades, em primeira análise verificadas.

Evidentemente que ainda se faz necessária uma melhor investigação das condições ambientais dos trabalhadores da ré, e isso deverá ser feito no curso da presente ação, mas a exigência do cumprimento das normas regulamentadoras, especialmente quanto aos programas de prevenção de riscos previstos nas NR-07 e NR-09 é medida que se impõe de imediato, tendo em vista o risco de agravamento do quadro de patologia relacionada com a perda auditiva dos empregados em face do excesso de ruído e vibração.

A tutela inibitória configura-se como uma tutela preventiva, pois visa exatamente prevenir o ilícito, impedindo a sua repetição ou continuação, com os olhos voltados para o futuro.

No caso de tutela coletiva, o artigo 84 da Lei n.



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO

TRT
FLS. 0360
10ª. REGIÃO

Miriam Vilas Boas Fernandes
Diretora de Secretaria
358

8.078/90 (CDC) atua como fundamento normativo-processual da tutela inibitória, admitindo que o juiz conceda tutela específica, nas ações que visam o cumprimento de obrigação de fazer ou não fazer, determinando "providências que assegurem o resultado prático equivalente ao do inadimplemento".

O §3º do mesmo art. 84 do CDC possibilita que, "sendo relevante o fundamento da demanda, e havendo justificado receio de ineficácia do provimento final", o juiz conceda a tutela liminarmente ou após justificação prévia".

A tutela antecipada ainda não constitui um juízo definitivo sobre a controvérsia instaurada, mas, diante de uma situação de premência, deve ser concedida sempre que a análise da questão posta pela parte, na esteira do princípio da probabilidade, possibilite a formação de um juízo provisório.

Nesse sentido, havendo receio fundado de um ilícito, ainda que não evidenciado o dano, revela-se salutar a concessão da tutela antecipada para preveni-lo.

Os pedidos de letras "A" a "E" da inicial prescindem do aguardo do contraditório, pois são obrigações já definidas pelas normas legais e pelas normas regulamentadoras do MTE. Além do mais, são fundamentais para prevenir ou cessar eventuais danos à saúde dos trabalhadores.

O receio fundado do descumprimento das normas de segurança do trabalho pela empresa ré é manifesto, tendo em vista as provas colhidas no inquérito civil instaurado pelo autor, ainda que pouco atuais.

Nesse sentido, concedo a liminar quanto aos pedidos de letras "A", "A.1", "B", "B.1", "C", "D" e "E" da petição inicial (rol dos pedidos).

O autor também formula diversos pedidos visando a adequação dos ônibus da ré, voltada para a garantia de um ambiente de trabalho hígido e seguro.

Pretende o *parquet* que sejam de imediato implantadas nos ônibus diversas medidas para redução dos riscos ambientais a que estão expostos os motoristas e cobradores, dentre as quais menciona: instalação de silenciadores, enclausuramento do motor e redução da vibração das estruturas.

Também pugna o autor para que seja feita a análise dosimétrica de ruídos em toda a frota de ônibus com motores dianteiros, de modo que sejam retirados de circulação aqueles que



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO



8

ultrapassem os limites de tolerância previstos na NR-15.

Requer, também, que seja determinado em medida liminar que a empresa doravante apenas adquira veículos novos que tenham ar-condicionado, motor na parte traseira, câmbio automático e direção hidráulica.

Além de todas as considerações ergonômicas e médicas trazidas na inicial, solidificadas por consistentes argumentos jurídicos, sobretudo no que tange à responsabilidade que deve ser assumida pelas empresas concessionárias de serviços públicos, também apresenta o autor como fator que justifica o deferimento da medida liminar em relação à adequação da frota de ônibus, a concorrência pública aberta para a concessão do serviço de transporte público urbano de passageiros.

Pois bem.

De fato, vivencia-se o momento ideal para que todas as distorções de ordem ambiental, no que tange aos ônibus de passageiros que circulam no Distrito Federal, sejam corrigidas, de modo a assegurar aos trabalhadores condições híginas e seguras de trabalho.

Entretanto, no estágio atual do processo de licitação, as atenções devem estar voltadas para o edital de concorrência lançado pelo Governo do Distrito Federal, que poderá estabelecer exigências para os participantes do processo licitatório em relação à frota de ônibus a ser utilizada pelos vencedores, garantindo, desse modo, o cumprimento das normas de saúde e de segurança dos trabalhadores, sem afrontar a igualdade concorrencial.

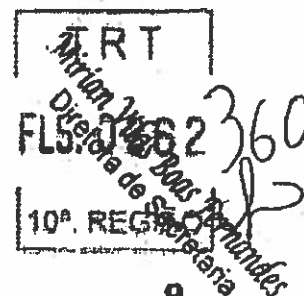
No caso presente, não obstante a coerência e a solidez das argumentações apresentadas, vislumbro a necessidade de um exame mais acurado das atuais condições de trabalho oferecidas aos trabalhadores pela empresa ré, considerando que as provas apresentadas se referem a um período bem anterior à propositura da presente ação.

Para isso, as determinações, em sede de liminar, para que a empresa ré cumpra as obrigações capituladas nas letras "A" a "E" dos pedidos, além de outras provas técnicas que serão determinadas por este juízo no curso da instrução processual, trarão melhores luzes para uma decisão final sobre as questões trazidas pelo autor em relação às necessidades de renovação e/ou adaptações da frota de ônibus da empresa.

Quanto ao pedido de letra "G", a avaliação



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO



quantitativa, ainda que por amostragem, dos níveis de ruídos (dosimetria) será necessária para o cumprimento da obrigação contida na letra "A", e, dependendo do resultado apresentado, poderá trazer maior subsídio para o enfrentamento da questão trazida pelo autor quanto à extensão da análise para toda a frota, com a consequente retirada de circulação daqueles que efetivamente não observam os limites de tolerância.

Também não há nos autos prova, ainda que indiciária, que justifique a antecipação do provimento em relação ao pedido de letra "J".

Nesse cenário, indefiro a concessão de liminar em relação aos pedidos de letras "F", "G", "J" e "L" da inicial.

Quanto aos pedidos de letras "H" e "I" da inicial, não vislumbro justificativa para que seja antecipado o provimento jurisdicional no particular, visto que, além de tratarem de obrigações legais, não há evidências nos autos do efetivo descumprimento pela ré.

Ante ao acima exposto, fundado no art. 12 da Lei nº 7.347/85 e art. 84, §§ 3º e 4º, da Lei n. 8.078/90, defiro parcialmente o pedido liminar, para determinar que a empresa ré, no prazo de 90 (noventa) dias, a contar de sua intimação, cumpra integralmente as obrigações contidas nos pedidos de letras "A", "A.1", "B", "B.1", "C", "D" e "E" da petição inicial (rol dos pedidos).

Especificamente em relação ao pedido de letra "A", no que tange aos motoristas e cobradores, a avaliação quantitativa dos níveis de ruído (riscos físicos), realizada com dosímetro de ruído e calibrador de dosímetro com certificados de calibração válidos, deverá obedecer o disposto no item 6 do anexo 1 da NR-15 da Portaria 3.214/78 do MTE, observando-se os parâmetros técnicos descritos no documento de fls. 85/87 dos autos do ICP, autuados como complementares, com o acompanhamento, fiscalização e escolha dos ônibus pelo Ministério Público do Trabalho.

Em relação à análise quantitativa da vibração de corpo inteiro (VCI) a que estão expostos os trabalhadores dos ônibus (risco físico), deverá ser feita nos mesmos veículos escolhidos para análise dos ruídos, devendo a ré utilizar o equipamento próprio de avaliação (acelerômetro com sensor, devidamente calibrado).



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO

TRT
FLS. 0363
10ª. REGIÃO

361
Miriam Vilas Boas Fernandes
Diretora de Secretaria

10

O efetivo cumprimento das obrigações ora determinadas deverão ser comprovadas nos autos no mesmo prazo de 90 (noventa) dias.

Em caso de descumprimento, ainda que parcial, de cada uma das obrigações estabelecidas nos pedidos de letras "A", "A.1", "B", "B.1" e "C", a empresa ficará obrigada ao pagamento de multa diária de R\$10.000,00 (dez mil reais). Quanto aos pedidos de letras "D" e "E", a multa por descumprimento será de R\$1.000,00 (mil reais) por empregado não submetido à avaliação audiométrica (letra "d") ou não afastado na situação descrita na letra "e".

Incluo o feito na pauta de audiência inicial do dia 28/01/2013, às 13h15, sendo obrigatório o comparecimento das partes, na forma do art. 844 da CLT.

Intime-se a empresa ré, por mandado, para ciência da presente decisão e da audiência ora designada, com cópias da petição inicial, da emenda de fls. 350/351 e do documento de fls. 85/87 do ICP (parâmetros técnicos para realização de dosimetria), devendo a empresa ré, na forma dos artigos 355 a 359 do CPC, apresentar com a defesa os documentos e as informações solicitadas pelo autor por meio da emenda de fls. 350/351, salvo quanto ao item V, pois prejudicado em face da liminar deferida.

Intime-se o MPT, na forma da lei, para ciência da presente decisão e da data da audiência ora designada.

BSB, 31 de agosto de 2012.


FRANCISCO LUCIANO DE AZEVEDO FROTA
JUIZ DO TRABALHO

