



CONTRATE

Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(ÍZA) DA 11ª VARA DO TRABALHO DE BRASÍLIA - DF

ACP nº 0001589-73.2012.5.10.0011

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, no uso de suas funções institucionais previstas 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, à presença de Vossa Excelência, com fulcro nos artigos 475-N, III; 475-P, II; todos do Código de Processo Civil c/c 876 da Consolidação das Leis do Trabalho, promover a presente

EXECUÇÃO DE TÍTULO JUDICIAL

em face de **RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTE E TURISMO LTDA.**, inscrita no CNPJ sub 01.907.174/0001-03, a qual poderá ser notificada na Área Especial Norte nº 14, Planaltina/DF, CEP: 71.001-970, e 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.

I) DO ACORDO HOMOLOGADO

No dia 14 de novembro de 2012 foi realizada audiência, ocasião em que esse MM. Juízo homologou acordo celebrado entre o Ministério Público do Trabalho e a primeira Ré, a empresa Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda., nos seguintes termos:



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

"MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO – PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 10ª REGIÃO - e RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTE E TURISMO LTDA., devidamente qualificados nos autos da Ação Civil Pública em epígrafe, vêm, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, expor e requerer o que se segue.

Visando por fim ao litígio entre as convenientes (Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda. e Ministério Público do Trabalho) e, considerando que a referida empresa não participa da licitação ora em curso - Edital de Concorrência nº 1/2011-ST (Edital de Concorrência Pública para Concessão do Serviço Básico Rodoviário do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF), transacionaram as partes, comprometendo-se a empresa RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTE E TURISMO LTDA. a:

Cláusula 1ª – Elaborar/adequar e implementar:

a) 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 ao ruído, vibração, 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. As ações preventivas prescritas no Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA – devem ser adequadas para evitar o aparecimento e a progressão da perda auditiva nos trabalhadores expostos ao ruído;

a.1) o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA - será elaborado no prazo de 40 (quarenta) dias, a contar do dia da homologação do presente acordo;

b) 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. O Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO – deve ser adequado para a realização de audiometrias em todos os trabalhadores expostos ao ruído em prazo a ser indicado pelo Programa de Conservação Auditiva – PCA - e pelo Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO;

b.1) o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO – será elaborado no prazo de 10 (dez) dias, a contar da finalização do PPRA;

c) Programa de Conservação Auditiva – PCA - incluindo todos os empregados expostos ao risco físico ruído.

c.1) o Programa de Conservação Auditiva – PCA - será elaborado no prazo de 10 (dez) dias, a contar da finalização do PPRA;



04
cf

Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

d) Os Programas PPRA, PCMSO e PCA passarão a ser implementados no 51º (quingagésimo primeiro) dia após a data da homologação do presente acordo, sendo que as ações propostas nos referidos programas serão realizadas no prazo de 40 (quarenta dias) após a sua implementação, exceto o enclausuramento dos motores, que será realizado nos termos da Cláusula 2ª.

§ 1º Em caso de descumprimento da Cláusula 1ª, alíneas "a", "b" e "c", a empresa se compromete ao pagamento de multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais) por dia de atraso, a partir do 51º (quingagésimo primeiro) dia, até o efetivo cumprimento das referidas obrigações de fazer:

§ 2º Em caso de descumprimento da Cláusula 1ª, alínea "d", a empresa se compromete ao pagamento de multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais) por dia de atraso, a partir do 121º (centésimo vigésimo primeiro) dia, até o efetivo cumprimento das referidas obrigações de fazer.

Cláusula 2ª – Desde a assinatura do presente acordo, a empresa promoverá, em 120 (cento e vinte) dias, o enclausuramento dos motores dos veículos (ônibus de transporte urbano de passageiros), ou seja, o revestimento acústico dos motores, ou outra medida efetiva para limitar os níveis de pressão sonora aos limites estabelecidos no Anexo I da Norma Regulamentadora 15, da seguinte forma:

a) nos primeiros 30 (trinta) dias, 20% (vinte por cento) da frota; com 60 (sessenta) dias, mais 25% (vinte e cinco por cento); com 90 (noventa dias), mais 25% (vinte e cinco por cento); e, ao final de 120 (cento e vinte) dias, os 30% (trinta por cento) restantes da frota;

b) a empresa se compromete a iniciar o enclausuramento da frota pelos veículos mais utilizados, bem como pelos veículos cujo ruído esteja superior ao limite máximo previsto na NR 15 (Anexo I);

c) a empresa realizará, nos atuais veículos da frota de ônibus, tão logo finalize o enclausuramento dos motores, ou adote outras medidas para limitar o fator físico ruído, a análise dosimétrica para avaliação do grau de exposição ao ruído a que submetidos seus motoristas e cobradores durante a jornada laboral.

Parágrafo Único. Em caso de descumprimento da Cláusula 2ª, alínea "a", a empresa se compromete ao pagamento de multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais) por dia de atraso, a partir do 121º (centésimo vigésimo primeiro) dia, até o efetivo cumprimento da referida obrigação de fazer.

Cláusula 3ª – No prazo de 120 (cento e vinte dias) da homologação do presente acordo, a empresa se compromete a realizar exames audiométricos de todos os empregados expostos ao risco físico ruído e entregar, diretamente a cada trabalhador, a série histórica de seus audiogramas (admissionais, periódicos, de troca de função e demissionais), mediante recibo e comprovação ao Ministério Público do Trabalho.

§ 1º Esta medida tem como propósitos: a) estabelecer a audiometria inicial de todos os trabalhadores; b) identificar a situação auditiva (audiogramas normais e alterados), fazendo o acompanhamento periódico; c) identificar os



051
2

Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

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.

§ 2º Em caso de descumprimento da Cláusula 3ª, a empresa se compromete ao pagamento de multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais), por dia de atraso, por empregado que não tenha recebido o referido documento, contada a partir do 121º (centésimo vigésimo primeiro) dia após a assinatura do presente acordo.

***Cláusula 4ª** A empresa se compromete a emitir 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.*

***Parágrafo Único.** Em caso de descumprimento da Cláusula 4ª, a empresa se compromete ao pagamento de multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) por empregado sem emissão de CAT, quando devida, contada a partir do 30º (trigésimo) dia após a assinatura do presente acordo.*

***Cláusula 5ª** – A título de composição pelo dano moral coletivo, a empresa ré, em conjunto com a empresa Viação Valmir Amaral Ltda. (Processo nº 0001642-51.2012.5.10.0012), do mesmo grupo econômico, se responsabilizam pela execução do projeto apresentado pelo Centro Comunitário São Lucas – CECOSAL (CNPJ 03.318.329/0001-03), entidade beneficente e filantrópica declarada de utilidade pública no âmbito Federal e no Distrito Federal, conforme documento anexo, até 31 de maio de 2013;*

a) os bens constantes do referido projeto deverão ser entregues à entidade Centro Comunitário São Lucas – CECOSAL, mediante recibo, devidamente munido das cópias das notas fiscais;

b) a empresa se compromete a juntar aos autos, bem como encaminhar ao Ministério Público do Trabalho, cópia do Termo de Recebimento firmado pelo representante legal da instituição beneficiária em até 15 (quinze) dias do término do prazo.

***Parágrafo Único.** O não cumprimento das obrigações pactuadas a título de dano moral coletivo importará na sua conversão em obrigação de pagar indenização no valor de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), a ser revertida ao Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT, garantindo-se a dedução de valores já pagos conforme conste da(s) nota(s) fiscal(ais).*

O cumprimento das obrigações de fazer será fiscalizado pelo Ministério Público do Trabalho, sendo que, em caso de descumprimento de quaisquer das obrigações, será promovida a execução das obrigações e multas decorrentes perante a Justiça do Trabalho.

As obrigações de fazer possuem validade por tempo indeterminado, inclusive nas hipóteses de sucessão trabalhista (artigos 10 e 448 da CLT).

As partes acordam a redução do valor da causa para o montante de R\$ 25.000,00 (vinte e cinco mil reais), e que as custas serão pagas pela empresa Rápido Brasília Transporte



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

e Turismo Ltda.

Diante do exposto, as partes requerem a Vossa Excelência a homologação do presente acordo e a extinção do processo com julgamento do mérito, com fulcro no artigo 269, inciso III, do Código de Processo Civil, somente em relação às partes convenientes.

Nesses termos, pedem deferimento.

Brasília, 14 de novembro de 2012

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTE E TURISMO LTDA.
Dalmo Josué do Amaral - Sócio-administrador
RG nº 132.519 SSP/DF"

II) DO DESCUMPRIMENTO DO ACORDO

Consoante acordo firmado entre o Ministério Público do Trabalho e a primeira Ré, pode-se estabelecer, de forma sintética, o seguinte cronograma de obrigações que deveriam já ter sido adimplidas:

- a) elaboração do PPRA – 40 dias: até 24/12/2012;
- b) elaboração do PCMSO – 10 dias após o término do PPRA: até 03/01/2012;
- c) elaboração do PCA – 10 dias após o término do PPRA: até 03/01/2012;
- d) implementação dos programas PPRA, PCMSO e PCA – 120 dias: até 14/03/2013;
- e) enclausuramento dos motores dos veículos – 120 dias: até 14/03/2013;
- f) realização dos exames audiométricos e entrega aos empregados – 120 dias: até 14/03/2013;
- g) emissão de CAT – 30 dias: 14/12/2012.

06
2

Expirados os prazos para cumprimento das obrigações enunciadas no Acordo Judicial, o Ministério Público do Trabalho requisitou da empresa-Ré, e do Distrito Federal, os documentos que comprovam o adimplemento total da avença.

A Rápido Brasília Transportes e Turismo Ltda. ficou-se inerte, não atendendo à requisição ministerial.



07
9

Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

O Distrito Federal, por sua vez, enviou Ofício (Doc. 01) afirmando que o acordo não o abrange, porquanto só pode obrigar os envolvidos na avença. Todavia, diligenciou na empresa em testilha e obteve o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA (Doc. 02). Uma vez analisado o referido programa, foi elaborado parecer técnico pela Engenheira de Segurança do Trabalho da Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região (Doc. 03):

“1- Introdução

Em atendimento ao despacho constante nos autos do PAJ 000765.2012.10.000/5, analisou-se o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA da empresa acima mencionada.

2- Da análise do PPRA

A análise do PPRA foi realizada com foco nas atividades de motoristas e cobradores. No entanto, outras atividades também foram mencionadas na análise com o objetivo de reforçar a metodologia/procedimento adotado pela empresa.

2.1- Da Etapa de Reconhecimento de Riscos

No PPRA, a Rápido Brasília Transportes e Turismo não apresentou item denominado “Reconhecimento dos Riscos”, mas apresentou algumas partes dessa etapa prevista no item 9.3.3 da NR-9, no item 6 de seu programa denominado “Individualização de Setores e Medidas Preventivas”. Assim, apresentou nesse item a identificação das funções e determinação do número de trabalhadores expostos, correspondente à alínea “d” do item 9.3.3 da NR-9. As demais alíneas do item 9.3.3 não foram devidamente apresentadas, conforme análise seguinte:

- alínea “a” - identificação dos riscos: a empresa não identificou todos os riscos encontrados nas atividades desenvolvidas por seus empregados. Nas atividades de cobrador e motorista, item 6.6.1.2 e 6.6.1.4 do PPRA, a empresa considera os seguintes riscos: ruído, agente assalto e agente trânsito/transporte. Não considera os riscos físicos calor e vibração.*
- alínea “b” - determinação e localização das possíveis fontes geradoras: a empresa considerou nas atividades de cobrador e motorista, item 6.6.1.2 e 6.6.1.4 do PPRA, como única fonte de ruído o motor do ônibus. Isso não condiz com a realidade. Há várias fontes de ruído no ônibus, além do motor, como por exemplo: o barulho proveniente do trânsito externo; as partes do ônibus mal fixadas que vibram e produzem ruído; conversas de passageiros e os mecanismos de abertura e fechamento das portas.*
- Alínea “c” - a identificação das possíveis trajetórias e dos meios de propagação dos agentes no ambiente de trabalho: não há essa informação no PPRA da empresa.*
- Alínea “e” - caracterização das atividades e do tipo de exposição: na atividade de motoristas de ônibus, item 6.6.1.4 do PPRA, a empresa considera que a exposição dos motoristas ao agente de risco físico ruído é ocasional ou intermitente, o que não condiz com a realidade. A exposição dos motoristas de ônibus é habitual e não ocasional.*
- alínea “f” - a obtenção de dados existentes na empresa indicativos de possível comprometimento da saúde decorrente do trabalho: não há essa informação no PPRA da empresa.*
- Alínea “g” - os possíveis danos à saúde relacionados aos riscos identificados, disponíveis na literatura técnica: não há essa informação no PPRA da empresa.*



081

Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

- Alinea "h" - a descrição das medidas de controle existentes: na atividade de cobradores e motoristas, item 6.6.1.2 e 6.6.1.4 do PPRA, consta como forma de neutralização o uso de protetor auricular; quando o ruído for superior a 85dB. Essa medida não é aplicável às funções, principalmente, à função de motorista de ônibus.

Portanto, essa etapa do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais não atende ao disposto no item 9.3.3 da NR-9.

9.3.3 O reconhecimento dos riscos ambientais deverá conter os seguintes itens, quando aplicáveis:

- a) a sua identificação;
- b) a determinação e localização das possíveis fontes geradoras;
- c) a identificação das possíveis trajetórias e dos meios de propagação dos agentes no ambiente e trabalho;
- d) a identificação das funções e determinação do número de trabalhadores expostos;
- e) a caracterização das atividades e do tipo da exposição;
- f) a obtenção de dados existentes na empresa, indicativos de possível comprometimento da saúde decorrente do trabalho;
- g) os possíveis danos à saúde relacionados aos riscos identificados, disponíveis na literatura técnica;
- h) a descrição das medidas de controle já existentes.

2.2 – Da Avaliação dos Riscos Ambientais

Antes da análise das medições de cada agente, cabe observar que as medições apresentadas no PPRA da empresa Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda são idênticas àquelas apresentadas no PPRA da empresa Viação Valmir Amaral Ltda. As placas dos ônibus são as mesmas e os valores apresentados também são os mesmos. Inclusive as medições realizadas nas garagens de Paranoá, Planaltina, Sobradinho e São Sebastião constantes nos dois PPRA's são idênticas.

a) Ruído

Na avaliação do ruído, nas funções de cobradores e motoristas, foi utilizado o dosímetro de ruído digital da marca Instrutherm modelo DOS-500, conforme Anexos do PPRA. Embora a empresa tenha apresentado o certificado de calibração do dosímetro, não apresentou a metodologia de avaliação; não indicou os ajustes do equipamento, em conformidade com a NR-15; não descreveu as condições em que foram realizadas as avaliações (se o ônibus estava percorrendo seu trajeto normal ou se estava parado dentro da garagem); não indicou a dose (%) e Leq (Equivalent Level); não indicou o nome do empregado avaliado; a duração de sua jornada de trabalho; se o empregado permanece com o mesmo veículo durante toda a jornada ou se troca de ônibus; o estado do ônibus; o trajeto percorrido; o tempo de início e término da medição, assim como não indicou o tempo de duração da avaliação.

As medições dos ruídos apresentadas são questionáveis. Isso considerando que, da análise dos resultados apresentados, pode-se observar que nenhum valor máximo medido atingiu o valor de 85dB. Sabe-se, no entanto, que essa não é uma realidade vivenciada no trânsito. Os níveis de pressão sonora, no trânsito, podem apresentar picos altos, principalmente, em horários de maior movimento. Por esse motivo, é necessária uma medição do nível de pressão



09
d

Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

sonora mais detalhada e fidedigna da realidade da exposição dos trabalhadores. Assim, as medições de ruído deveriam considerar, no mínimo, as seguintes considerações

1. Nas atividades de motorista e cobrador de ônibus, há uma série de variáveis ao longo da jornada de trabalho que, dificilmente, se repetem em ciclos. Essas variáveis influenciam o nível de pressão sonora durante a jornada de trabalho. Dentre elas pode-se citar: trânsito congestionado, buzinas, vias em auge obrigando maior aceleração do ônibus, vias irregulares e ônibus com muitos passageiros. A NHO01 da FUNDACENTRO, aqui mencionada apenas para fins de esclarecimento sobre tempo de medição e não para fins de determinação de parâmetros de medição, corrobora com essa linha de ideias:

"O conjunto de medições deve ser representativo das condições reais de exposição ocupacional do grupo de trabalhadores objeto do estudo. Desta forma, a avaliação deve cobrir todas as condições, operacionais e ambientais habituais, que envolvem o trabalhador no exercício de suas funções. Para que as medições sejam representativas da exposição de toda a jornada de trabalho é importante que o período de amostragem seja adequadamente escolhido. Se forem identificados ciclos de exposição repetitivos durante a jornada, a amostragem deverá incluir um número suficiente de ciclos. A amostragem deverá cobrir um número maior de ciclos, caso estes não sejam regulares ou apresentem níveis com grandes variações de valores".

"Havendo dúvidas quanto à representatividade da amostragem, esta deverá envolver necessariamente toda a jornada de trabalho" (grifos acrescidos).

A empresa não apresentou os histogramas, que gráficos emitidos pelo aparelho indicando as variações do nível de pressão sonora ocorridos durante o período de avaliação do ruído.

- 2. Os resultados devem ser aqueles emitidos pelos aparelhos e devem conter, no mínimo: tempo de duração da medição; valor de dose (%); Leq e Lavg.*
- 3. A empresa deveria identificar os grupos homogêneos de riscos, levando-se em consideração o tipo de percurso, o estado do veículo e o turno de trabalho. As avaliações podem ser realizadas cobrindo um ou mais trabalhadores cuja situação corresponda à exposição "típica" de cada grupo considerado e deverão indicar: nome do empregado avaliado; sua função e jornada de trabalho; identificação do veículo utilizado, bem como seu estado de conservação e se há troca de veículo durante a jornada.*

Embora o foco da análise seja as atividades de motoristas e cobradoras, as demais atividades aqui mencionadas servirão para reforçar a ideia de não serem confiáveis as medições apresentadas. Assim, mencionam-se as atividades de mecânica, abastecimento e lavador. Os níveis de pressão sonora nessas atividades não ultrapassaram 79dB. A empresa também não apresentou as informações referentes a essas medições: a metodologia de avaliação; os ajustes do equipamento, em conformidade com a NR-15; a descrição das condições em que foram realizadas as avaliações; a dose (%) e Leq (Equivalent Level); o nome do empregado avaliado; a duração de sua jornada de trabalho; o tempo de início e término da medição, assim como não indicou o tempo de duração da avaliação. Sabe-se que há aparelhos e equipamentos utilizados nesses setores que ao serem utilizados o nível de pressão sonora ultrapassa o limite de tolerância. No entanto, a empresa sequer indica as fontes de ruído dessas atividades, na etapa de reconhecimento de riscos. Cita-se como exemplo a atividade de lavador; item 6.2.1.2 do PPRA, no qual há indicação de fonte de ruído o "ruído ambiente", sem



10

Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

especificar os equipamentos utilizados, como por exemplo, compressores.

Com base nessas considerações, a avaliação apresentada não pode ser considerada para fins de comprovação da real exposição dos motoristas e cobradores aos níveis de pressão sonora existentes nessas atividades durante a jornada normal de trabalho. Assim, como não servem como prova de que o limite de tolerância estabelecido no Anexo nº 1 da NR-15 não foi ultrapassado. Logo, não atendem ao disposto no item 9.3.4 da NR-9.

b) Vibração

A empresa não reconheceu e não apresentou a avaliação do agente de risco físico vibração. Esse procedimento não está correto. Pois, a empresa deveria realizar a medição até mesmo para fins de comprovação de inexistência do risco, conforme determina a alínea "a" do item 9.3.4 da NR-9.

c) Calor

Embora a empresa não tenha reconhecido a existência do risco físico calor, apresentou nos Anexos sua avaliação. Utilizou-se do equipamento medidor de stress térmico da marca Instrutherm, modelo TDG-200. Porém, não descreveu a metodologia de avaliação, mas apenas indicou que seguiu os procedimentos da norma NHT-01 C/E de 1985 da Fundacentro. Essa norma, no entanto, não está mais em vigor, pois foi substituída pela NHO06 da mesma instituição. As avaliações, conforme o próprio PPRA da empresa indica, deveriam ser realizadas durante o período mais crítico da exposição ao calor. Nas atividades de motoristas e cobradores, não há indicação do horário em que tais medições foram realizadas, nem das condições ambientais. Nas avaliações realizadas nas garagens – do Paranoá, de São Sebastião e de Planaltina – as medições ocorreram no período noturno. Portanto, não foram realizadas no período com condições mais desfavoráveis.

Com base nessas considerações, a avaliação apresentada não pode ser considerada para fins de comprovação da real exposição dos motoristas e cobradores ao calor durante a jornada normal de trabalho. Assim, como não servem como prova de que o limite de tolerância estabelecido no Anexo nº 3 da NR-15 não foi ultrapassado. Logo, não atendem ao disposto no item 9.3.4 da NR-9.

d) Monóxido de Carbono

A empresa apresentou a avaliação quantitativa de monóxido de carbono, porém todas as medições estão abaixo do limite de tolerância.

2.4 – Das Medidas de Controle

Conforme mencionado anteriormente, as medidas de controle indicadas, para as atividades de cobradores e motoristas, item 6.6.1.2 e 6.6.1.4 do PPRA, consistem no uso de protetores auriculares, quando o ruído for superior a 85dB. Essa medida não é aplicável às funções, principalmente, à função de motorista de ônibus.

Nas demais funções, a maioria das medidas de controle indicadas no PPRA atém-se ao uso de equipamento de proteção individual de forma genérica, como por exemplo: uso de protetor auricular e máscara de proteção. Sem especificar, no entanto, qual o nível de redução de ruído deve possuir o protetor auricular ou qual a classificação do filtro deve possuir a máscara. O item 4.9 do PPRA comprova essa postura da empresa em privilegiar o uso EPI, conforme



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

transcrito a seguir:

"Quando não for possível a sua eliminação serão utilizados Equipamentos de Proteção Individual – EPI para neutralizar ou minimizar a ação desses agentes. A eficácia dessas medidas serão avaliadas tecnicamente com a utilização de equipamentos específicos e acompanhada pelo Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO".

Portanto, a adoção de medidas de controle pela empresa não segue a mesma filosofia da medidas de controle previstas no item 9.3.5.2. Segundo esse item da NR-9, o estudo, desenvolvimento e implantação de medidas de proteção coletiva deverá obedecer à seguinte hierarquia:

- a) medidas que eliminam ou reduzam a utilização ou a formação de agentes prejudiciais à saúde;*
- b) medidas que previnam a liberação ou disseminação desses agentes no ambiente de trabalho;*
- c) medidas que reduzam os níveis ou a concentração desses agentes no ambiente de trabalho.*

O item 9.3.5.4 da NR-9 também orienta a prioridade a ser dada em relação às medidas de proteção coletiva, conforme transcrito a seguir:

9.3.5.4 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 estudos, planejamento ou implantação, ou ainda em caráter complementar ou emergencial, deverão ser adotadas medidas, obedecendo-se à seguinte hierarquia:

- a) medidas de caráter administrativo ou de organização do trabalho;*
- b) utilização de equipamento de proteção individual – EPI.*

Assim, a empresa não atende o disposto na Norma Regulamentadora quanto às medidas de controle.

7 – Conclusão

Com base no exposto, a empresa não comprovou o cumprimento do disposto nas Normas Regulamentadoras na elaboração de seu Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA. Em tal programa, há falhas nos reconhecimentos de riscos; nas avaliações quantitativas dos riscos, principalmente do ruído; e nas medidas de controle.

Embora o item 9.1.5 da NR-9 considera como riscos ambientais apenas os agentes físicos, químicos e biológicos, a empresa não poderá deixar de reconhecer por meio de outros instrumentos dispostos nas Normas Regulamentadoras os riscos ergonômicos que podem estar relacionados a outros problemas de saúde já reconhecidos por critérios epidemiológicos e estatísticos como existentes na categoria de atividades de motoristas e cobradores pelo Decreto nº 6.042/2007 da Previdência Social. Assim, mencionam-se como exemplos as seguintes doenças que já são reconhecidas pelo INSS como relacionadas a essas atividades: doenças do sistema circulatório; doenças do sistema digestivo; doenças dos sistema osteomuscular e do tecido conjuntivo; transtornos mentais; doenças do sistema nervoso e doenças dos olhos.

O PPRA por si só não abrange todas as causas dessas doenças, pois se ateve aos riscos físicos (ruído e calor) e químico (monóxido de carbono). Portanto, a empresa deve realizar as



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

outras medidas constantes nas Normas Regulamentadoras. Menciona-se como exemplo a NR-17 que trata de ergonomia. Muitos problemas de saúde diagnosticados em motoristas e cobradores de ônibus podem estar relacionados a aspectos ergonômicos, tais como: estresse, problemas nos olhos e distúrbios osteomusculares relacionados ao trabalho. Esses riscos não podem deixar de ser considerados na elaboração do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO, conforme item 7.2.1 que considera o PCMSO como parte integrante de conjunto mais amplo de iniciativas da empresa no campo da saúde dos trabalhadores, devendo estar articulado com o disposto nas demais Normas Regulamentadoras.

Diante do exposto, conclui-se que o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais apresentado pela empresa não atende o disposto na Norma Regulamentadora NR-9." (g.n.)

Depreende-se do transcrito parecer técnico que a empresa-Ré não adimpliu a contento com nenhuma das obrigações assumidas no Acordo Judicial. O único documento apresentado, o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), não atende ao disposto na Norma Regulamentadora 09 e deve ser refeito, não a eximindo da multa prevista no instrumento de Acordo.

Conforme cronograma de cumprimento das obrigações, apresenta-se a seguinte planilha com o cálculo da multa por inadimplemento:

Cláusulas	Prazo do Acordo	Data de Início	Data Limite de Cumprimento	Data Atual	Prazo Déficit	Padrão de Cálculo	Multa Apurada (R\$)
Cláusula 1ª - § 1º (elaboração dos programas PPRA, PCMSO e PCA)	50	14/11/2012	03/01/2013	05/07/2013	183	R\$ 3.000,00/dia	549.000,00
Cláusula 1ª - § 2º (implementação dos programas PPRA, PCMSO e PCA)	120	14/11/2012	14/03/2013	05/07/2013	113	R\$ 3.000,00/dia	339.000,00
Cláusula 2ª - par. ún. (enclausuramento dos motores)	120	14/11/2012	14/03/2013	05/07/2013	113	R\$ 3.000,00/dia	339.000,00
Cláusula 3ª - § 2º (audiometrias e entrega dos históricos)	120	14/11/2012	14/03/2013	05/07/2013	113	R\$ 500,00/dia+trab.	37.064.000,00
Cláusula 4ª - par. ún. (emissão de CAT)	30	14/11/2012	14/12/2012	05/07/2013	-	R\$ 500,00/trab. s/ CAT	328.000,00
Cláusula 5ª - (compensação por dano moral coletivo)	N/A	14/11/2012	31/05/2013	05/07/2013	-	R\$ 50.000,00	50.000,00

Considerou-se, para efeito de cálculo do número de trabalhadores, a informação prestada pela própria empresa-Ré no Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA:

a) Cobrador de transportes coletivos: 319 (PPRA 6.6.1.2)



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

131
91

b) Motorista de ônibus: 337 (PPRA 6.6.1.4)

Ante o exposto, a multa por descumprimento é de R\$ 38.669.000,00 (trinta e oito milhões, seiscientos e sessenta e nove mil reais).

III) 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.

A temática da responsabilidade civil das concessionárias de serviços públicos

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

² - DI PIETRO, ob. cit.



14
af

Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

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.

III.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 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.

De acordo com o brilhante entendimento do Ministro Joaquim Barbosa, nos autos do Recurso Extraordinário nº 262251-SP¹, 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'Etat*.

A Constituição Brasileira optou por um sistema de responsabilidade objetiva

¹ - 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 da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

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. 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

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



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

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

Juiza 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

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 despropiciado 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.



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

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

"Ementa

APELAÇÕES CÍVEIS. RESPONSABILIDADE CIVIL. ENTUPIMENTO 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."

Em sede de concessão de serviço público, há que se considerar que a Administração Pública, no caso, o Distrito Federal, é beneficiário imediato 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 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.⁵

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 concedente está habilitado para se manter permanentemente informado acerca do comportamento

⁵ - MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 26ª ed., São Paulo: Malheiros: 2009. pp. 722-723.



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

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"*⁶.

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."*⁷

A Lei nº 8.987/95 disciplina o poder de inspeção e fiscalização em diversos momentos. No artigo 3º dispõe genericamente a sujeição da concessão à fiscalização, com a *"cooperação dos usuários"*. O artigo 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 (artigo 30) por meio de, inclusive, órgão técnico, entidade conveniada e comissão de representantes de ambos os polos e dos usuários (parágrafo único do artigo 30). Segundo o inciso V do artigo 31, a concessionária se 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'."*⁸

Fundamentando-se no poder de fiscalização, há de ressaltar a brilhante entendimento manifestado na sentença da lavra do Excelentíssimo Senhor Doutor Juiz Rogério Neiva Pinheiro, da MM. 6ª Vara da Trabalho de Brasília/DF, nos autos da reclamação nº 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**

⁶ - MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*. 26ª ed., São Paulo: Malheiros; 2009. p. 723.

⁷ - MARINELA, Fernanda. *Direito Administrativo*, 4ª ed. Niterói, Impetus; 2010. p. 493.

⁸ - 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

Samambaia, uma autêntica prestadora de serviço público de transporte distrital. Pelo elogiável raciocínio, é de bom tom transcrever 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.

(...)

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 extra-contratual, 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'?"
(g.n.)

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.



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

garantindo-lhes o labor em meio ambiente salubre, livre de agentes nocivos à saúde e de elementos perniciosos à integridade físico-mental.

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, identificados a permanência de conduta danosa, atuar pelos meios legais e solucionar o problema.

Passa-se a dissertar sobre o outro poder alhures registrado, o poder de intervenção.

O poder de intervenção trata de situações excepcionais, vez em 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 artigo 32 da Lei nº 8.987/95: *"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"*.

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"*.

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. Às 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

⁹⁹ - MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*, 26ª ed., São Paulo: Malheiros: 2009, p. 726.



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

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 o 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 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 dever 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) (g.n.)

"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 Câmara) (g.n.)

"SPTRANS. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. Nos casos em que a SPTrans se distanciou 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



221
C

Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

Câmara) (g.n.)

"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 as 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 solidária quanto aos danos verificados aos trabalhadores. O Poder Judiciário não pode isentar o ente estatal. Os trabalhadores são também alvo dos direitos sociais e das garantias individuais constitucionalmente consagradas.

III.2) DA SUCESSÃO TRABALHISTA NO CASO CONCRETO: EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO DISTRITO FEDERAL (VIAÇÃO VALMIR AMARAL LTDA.; RÁPIDO VENEZA LTDA.; RÁPIDO BRÁSILIA TRANSPORTES E TURISMO LTDA.)

Por meio do Decreto nº 34.163, de 22 de fevereiro de 2013, o Distrito Federal revogou as permissões outorgadas a empresas, entre elas, a Executada. A seguir colaciona-se 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, decorrentes 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 Distrito Federal e ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal o apoio necessário para



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

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 A Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS poderá celebrar cooperação técnica com a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda. - TCB, para a consecução dos objetivos da assunção dos serviços de que trata o presente Decreto.

§ 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.

Art. 5º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário." (g.n.)

Pelo artigo 2º o Distrito Federal atribuiu a órgãos de sua administração (direta e indireta) a execução do serviço de transporte público coletivo da empresa Executada, 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 artigo 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



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

24
4

Pública.

Salta aos olhos a ocorrência de verdadeira **SUCESSÃO TRABALHISTA** na presente situação. Isto é, o **DISTRITO FEDERAL** é sucessor da empresa **RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTE E TURISMO LTDA.**

A sucessão de empresas, para fins trabalhistas, recebe um especial tratamento protetivo por parte do ordenamento jurídico. Isto porque a relação de emprego, e por consequência as responsabilidades dela decorrentes, não se estabelecem com a pessoa jurídica do empregador, mas sim com um conceito mais abrangente, qual seja, o de empresa.

A sucessão trabalhista configura-se quando há alteração na titularidade da empresa ou de parte dela, mantendo-se o conjunto patrimonial afetado a um fim econômico. Tanto no Direito do Trabalho quanto no direito comum, **supõe-se uma substituição de sujeitos de uma relação jurídica.**

A transferência do acervo, como organização produtiva, impõe ao novo empregador a responsabilidade pelos contratos de trabalho concluídos pelo antigo, a quem sucede, **não importando a que título.** Não é necessária a transferência da propriedade. **O que caracteriza a sucessão, essencialmente, é o fato objetivo da continuidade da exploração do empreendimento.**

Apesar de os contratos de trabalho, em regra, serem personalíssimos em relação ao empregado, situação diversa ocorre em relação ao empregador. Esta circunstância é inerente à teoria da despersonalização do empregador, com suporte na Consolidação das Leis do Trabalho, cujo artigo 2º dispõe: *"Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviços."*

A CLT confere tratamento à sucessão trabalhista em seus artigos 10 e 448, que dispõem no seguinte sentido:

"Art. 10. Qualquer alteração na estrutura jurídica da empresa não afetará os direitos adquiridos por seus empregados."

"Art. 448. A mudança na propriedade ou na estrutura jurídica da empresa não afetará os contratos de trabalho dos respectivos empregados."

Tais dispositivos têm por objetivo proteger o empregado em caso de alteração na estrutura jurídica da empresa ou de troca de sua titularidade, fundamentando-se no princípio da continuidade do contrato de trabalho e na atribuição de eventuais riscos do negócio exclusivamente ao empregador, a exemplo do disposto no artigo 4º do Decreto Distrital nº 34.163/13.



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

25
d

Assim, garante-se ao trabalhador a satisfação de seus direitos, ainda que haja alteração na titularidade da empresa ou que esta venha a sofrer qualquer outra transformação jurídica.

A concepção tradicional da doutrina e da jurisprudência acerca da sucessão trabalhista considera necessários dois requisitos para que o tipo esteja configurado, quais sejam:

- a) que uma unidade econômico-jurídica seja transferidas de um para outro titular;
- b) que não haja solução de continuidade na prestação de serviços pelo obreiro.

Contudo, atualmente, ante as novas situações fático-jurídicas surgidas no cenário empresarial no final do século XX, dada a reestruturação sofrida pelo mercado empresarial brasileiro, com a ocorrência de privatizações e expansão do mercado financeiro, por exemplo, os dispositivos celetistas passaram a ser compreendidos de forma diversa.

Maurício Godinho Delgado comenta acerca da imprecisão atual desse instituto:

"Tais imprecisão e generalidade é que têm permitido à jurisprudência, hoje, alargar o sentido original do instituto da sucessão trabalhista, de modo a abranger situações anteriormente tidas como estranhas à regência dos arts. 10 e 448 da CLT. Tais novas situações (tornadas comuns, no último lustro do milênio, pela política oficial de reestruturação do sistema financeiro e pela política oficial de privatizações, por exemplo) conduziram a jurisprudência a reler os dois preceitos celetistas, encontrando neles um tipo legal mais amplo do que o originalmente concebido pela doutrina e jurisprudência dominantes.

(...)

Para essa nova interpretação, o sentido e objetivos do instituto sucessório trabalhista residem na garantia de que qualquer mudança intra ou interempresarial não poderá afetar os contratos de trabalho (arts. 10 e 448, CLT). O ponto central do instituto passa a ser qualquer mudança intra ou interempresarial significativa que possa afetar os contratos empregatícios. Verificada tal mudança, operar-se-ia a sucessão trabalhista — independentemente da continuidade efetiva da prestação laborativa."¹⁰

A sucessão trabalhista acarreta uma assunção dos direitos e obrigações do antigo empregador para o sucessor. Créditos e débitos, ônus e bônus, ou seja, todo o acervo é assumido pelo novo titular, automaticamente em decorrência da lei, respondendo imediatamente pelos efeitos passados, presentes e futuros relativamente aos contratos laborais que lhe foram transferidos.¹¹ Em razão da transferência da organização produtiva, a qualquer título que se tenha dado, o novo empregador responde pelos contratos de trabalho do antigo e de toda gama de direitos e garantias que circundam a relação trabalhista. Assim, além de adimplir com

¹⁰ - DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*, 8ª ed., São Paulo: Ltr. 2009, pp. 388-390.

¹¹ - SENA, Adriana Goulart. *A nova caracterização da sucessão trabalhista*. São Paulo: Ltr. 2000, p. 272.



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

26
C

a contraprestação do trabalho, o sucessor deve garantir o mínimo de segurança e medicina do trabalho.

Nesse sentido leciona Mauricio Godinho Delgado:

*"O novo titular passa a responder, imediatamente, pelas repercussões presentes, futuras e passadas dos contratos de trabalho que lhe foram transferidos. Direitos e obrigações empregaticios transferem-se, imperativamente, por determinação legal, em virtude da transferência interempresarial operada. Ativos e passivos trabalhistas — toda a história do contrato — transferem-se em sua totalidade ao novo empregador. Trata-se, assim, de efeitos jurídicos plenos, envolvendo tempo de serviço, parcelas contratuais do antigo período, pleitos novos com relação ao período iniciado com a transferência, etc."*¹²

A compreensão geral, tanto a doutrinária quanto a jurisprudencial, acerca dos dispositivos concernentes à sucessão empresarial (artigos 10 e 448 das CLT, respectivamente) é de que se tratam de regras de ordem pública.

Sua cogência é um imperativo, e quaisquer cláusulas contratuais no sentido de imputar ao antigo titular da empresa a responsabilidade exclusiva pelos débitos ocorridos anteriormente à sucessão não possui eficácia no âmbito trabalhista. Disposições nesse sentido assegurariam à sucessora, unicamente, o direito de regresso contra sua antecessora, sem eximi-la pela responsabilidade relativa a deveres de ordem trabalhista.

O c. Tribunal Superior do Trabalho, devido à existência de inúmeras concessões e os problemas delas advindos, editou a Orientação Jurisprudencial n. 225, da Seção de Dissídios Individuais I, cujo teor vale colacionar:

"225. CONTRATO DE CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO. RESPONSABILIDADE TRABALHISTA (nova redação) - DJ 20.04.2005

Celebrado contrato de concessão de serviço público em que uma empresa (primeira concessionária) outorga a outra (segunda concessionária), no todo ou em parte, mediante arrendamento, ou qualquer outra forma contratual, a título transitório, bens de sua propriedade:

I - em caso de rescisão do contrato de trabalho após a entrada em vigor da concessão, a segunda concessionária, na condição de sucessora, responde pelos direitos decorrentes do contrato de trabalho, sem prejuízo da responsabilidade subsidiária da primeira concessionária pelos débitos trabalhistas contraídos até a concessão;

II - no tocante ao contrato de trabalho extinto antes da vigência da concessão, a responsabilidade pelos direitos dos trabalhadores será exclusivamente da antecessora." (g.n.)

Pelo preceito contido na Orientação Jurisprudencial nº 225 da SDI-I, pode-se concluir que na sucessão trabalhista relativa à concessão de serviço público configura-se a responsabilidade da sucessora relativamente aos direitos trabalhistas.

¹² - DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de Direito do Trabalho*. 8ª ed. São Paulo: Ltr. 2009, p. 398.



Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

Na situação em tela o que ocorreu foi verdadeira sucessão trabalhista. O Distrito Federal passou a controlar toda a organização do serviço, recebendo as tarifas e gerindo os valores em conta bancária própria, o pagamento e recebimento. Assumiu o controle dos bens imóveis e móveis, utilizando-se, inclusive, de força policial para a consecução do objetivo de tomada do transporte coletivo.

Traz a lume de forma indubitável o fato de o Distrito Federal prever, no Decreto nº 34.163/13, que as despesas não cobertas pela receita provinda das tarifas serão suportadas por dotação orçamentária de autarquia distrital – o DFTRANS (artigo 4º). Vê-se nitidamente que o quadro não é de ingerência do Poder Público, mas de própria assunção do serviço.

A alegação de interesse público para assunção do Sistema de Transporte Público Coletivo não elide a caracterização da sucessão trabalhista. Também há interesse social na defesa e manutenção dos direitos trabalhistas.

Ante o exposto, resta comprovada a sucessão do Distrito Federal, devendo ser aplicados os consectários legais desse instituto, de forma que, responsável solidário, venha o ente distrital assumir também os encargos avençados no acordo judicial, cumprindo-o na sua integralidade.

III.3) 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 interessado¹³.

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"*¹⁴.

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

¹³ - MEIRELES, Hely Lopes. *Direito Administrativo Brasileiro*. 27ª ed., São Paulo: Malheiros, 2006.

¹⁴ - MORAES, Alexandre de. *Constituição do Brasil Interpretada e Legislação Constitucional*, São Paulo: Atlas, 2002.



25

Ministério Público da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

constitucional aplicável ao Estado (artigo 37, §6º da Constituição Federal¹⁵). 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-SP¹⁶, a primeira e incontornável reflexão que se 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 25¹⁷ 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”).

IV) DOS PEDIDOS

¹⁵ - 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.”

¹⁶ - BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso Extraordinário nº 262651-SP. Relator: Min. Carlos Velloso. Brasília. Diário da Justiça da União de 06/mai/2005.

¹⁷ - 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 da União
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
Procuradoria Regional do Trabalho da 10ª Região

Ante o exposto, o Ministério Público do Trabalho requer:

a) a citação da empresa-Ré Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda., no endereço Área Especial Norte nº 14, Planaltina/DF, CEP: 71.001-970, para que, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, pague o valor de R\$ 38.669.000,00 (trinta e oito milhões, seiscentos e sessenta e nove mil reais), acrescido de juros e correção monetária, na forma legal, reversível a uma instituição sem fins lucrativos a ser indicada pelo Ministério Público do Trabalho ou ao Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT, tendo em vista o descumprimento das obrigações pactuadas no acordo judicial;

b) a citação do Distrito Federal, na pessoa do Secretário de Transportes, no endereço Edifício Anexo do Palácio do Buriti, 15º andar, Sala 1501, Brasília/DF, CEP: 70.075-900 para que, no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, pague o valor de R\$ 38.669.000,00 (trinta e oito milhões, seiscentos e sessenta e nove mil reais), haja vista sua responsabilidade solidária, acrescido de juros e correção monetária, na forma legal, reversível a uma instituição sem fins lucrativos a ser indicada pelo Ministério Público do Trabalho ou ao Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT, tendo em vista o descumprimento das obrigações pactuadas no acordo judicial;


c) propugna-se pela expedição de ofício ao Excelentíssimo Presidente do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região solicitando a inscrição do crédito exequendo em precatório, no importe de R\$ 38.669.000,00 (trinta e oito milhões, seiscentos e sessenta e nove mil reais), acrescido de juros e correção monetária na forma da lei, atualizável até o efetivo pagamento a ser revertido a uma instituição sem fins lucrativos a ser indicada pelo Ministério Público do Trabalho ou ao FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador, com apoio nos incisos I e II do artigo 730 do Código de Processo Civil;

d) a notificação dos Executados para que cumpram, no prazo derradeiro de 30 (trinta) dias, todas as obrigações de fazer contempladas no acordo homologado, o qual continua vigente, sob pena de imposição de nova multa judicial pelo não atendimento de suas cláusulas.

Atribui-se à causa o valor de R\$ 38.669.000,00 (trinta e oito milhões, seiscentos e sessenta e nove mil reais).

Termos em que pede e espera deferimento.

Brasília, 10 de julho de 2013


ALESSANDRO SANTOS DE MIRANDA
Procurador do Trabalho



copis

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DO TRABALHO DA 11ª VARA DO
TRABALHO DA 10ª REGIÃO - BRASÍLIA, DISTRITO FEDERAL**



REF.: PROCESSO N.º 0000977-04.2013.5.10.0011

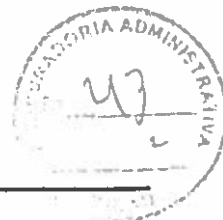
EXEQUENTE: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

**EXECUTADOS: RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTES E TURISMO LTDA. E
DISTRITO FEDERAL**

DISTRITO FEDERAL, pessoa jurídica de direito público, já devidamente qualificado nos autos da Ação de Execução em epígrafe identificada, neste ato representado pelo Procurador infra-assinado, vem, respeitosamente, perante Vossa Excelência, apresentar a presente

EXCEÇÃO DE PRÉ-EXECUTIVIDADE

Em face dos termos constantes da petição que deflagrou o procedimento executório, com fulcro nas disposições legais que regem a matéria, fazendo-o nos termos dos argumentos fáticos e jurídicos adiante expostos:



1. DOS FATOS

Para dizer o menos, a execução de título judicial manejada pelo Ministério Público do Trabalho (MPT) em desfavor do Distrito Federal não merece prosperar. Vejamos:

Na peça que deflagrou este procedimento executório, o Nobre *parquet* obreiro faz a seguinte construção fática:

Afirma que, em **14 de novembro de 2012**, foi realizada audiência de conciliação, oportunidade em que houve a homologação do **acordo** celebrado **única e exclusivamente** entre o **Ministério Público do Trabalho** e a empresa **Rápido Brasília Transporte e Turismo Ltda.**

Veja, Excelência, que o **Distrito Federal não interveio no citado acordo**. A composição foi entabulada de forma exclusiva entre o MPT e a empresa Ré, sem qualquer participação do ente federado.

Ainda segundo o Ilustre Membro do MPT, o acordo possuía, em resumo, as seguintes obrigações impostas à **RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTE E TURISMO LTDA.:**

- a) elaboração, adequação e implementação do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), no prazo de 40 (quarenta) dias, contados da homologação do acordo;
- b) elaboração, adequação e implementação do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), no prazo de 10 (dez) dias, contados da finalização do PPRA;
- c) elaboração, adequação e implementação do Programa de Conservação Auditiva (PCA), no prazo de 10 (dez) dias, contados da finalização do PPRA;

d) enclausuramento dos motores dos veículos, observada a seguinte regra cronológica: nos primeiros 30 (trinta) dias após a assinatura do acordo, 20% (vinte por cento) da frota; com 60 (sessenta) dias, mais 25% da frota; com 90 (noventa) dias, mais 25% (vinte e cinco por cento) da frota; e, ao final de 120 (cento e vinte) dias, os 30% (trinta por cento) restantes da frota;

e) realização de exame audiométricos de todos os empregados expostos ao risco de ruído, bem como entregar diretamente a cada trabalhador a série histórica de seus audiogramas;

f) emissão de Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT) para todos os empregados que apresentem perda auditiva induzida por ruído, no prazo de 30 (trinta) dias do acordo;

g) doação de bens para entidade beneficente ou compensação por dano moral coletivo no importe de R\$50.000,00 (cinquenta mil reais).

Alega o MPT que a empresa RÁPIDO BRASÍLIA TRANSPORTE E TURISMO LTDA. não cumpriu tais obrigações assumidas no referido acordo e que, ao lado do Distrito Federal (pasmee!!), deve pagar multa equivalente a R\$38.669.000,00 (trinta e oito milhões seiscentos e sessenta e nove reais).

Para atribuir responsabilidade ao Distrito Federal, as teses levantadas pelo Ministério Público do Trabalho foram as mais mirabolantes possíveis. Em princípio, disse o MPT que Poder Concedente possuía responsabilidade solidária (!!!!) em relação aos danos causados pelas delegatárias de serviço público aos seus empregados. Não satisfeito com tão aberrante afirmação, o MPT disse ainda que o Distrito Federal é sucessor trabalhista da empresa RÁPIDO BRASÍLIA em decorrência da retomada do serviço por parte do ente público executado.



Por fim, deve ser dito que, **propositalmente**, o MPT se esqueceu de mencionar que o processo foi extinto sem resolução do mérito em relação ao Distrito Federal, com fulcro na litispendência com a ação que tramita na 15ª Vara do Trabalho de Brasília sob o nº **0001566-18.2012.5.10.0015**.

Em uma breve síntese, era o que tinha de relevante a ser relatado.

2. DO CABIMENTO DA EXCEÇÃO DE PRÉ-EXECUTIVIDADE

Doutrinária e jurisprudencialmente, admite-se a exceção de pré-executividade quando for intentada execução manifestamente inadmissível ou em hipóteses em que a prestação objeto de execução já foi adimplida.

No caso dos autos, é inegável o seu cabimento tendo em vista que, consoante será demonstrado, o Distrito Federal é parte ilegítima para figurar no polo passivo da presente execução, a pretensão do MPT viola flagrantemente a coisa julgada, dentre outros argumentos que terão o condão de demonstrar que a execução é completamente inadmissível.

3. DAS RAZÕES PARA OBSTAR O PROSSEGUIMENTO DA EXECUÇÃO

Como destacado acima, o órgão ministerial busca a qualquer custo responsabilizar o Distrito Federal pelo descumprimento do **acordo firmado exclusivamente** entre o **exequente** e a empresa **RÁPIDO BRASÍLIA**.

Pois bem. Esta pretensão executiva não merece prosperar, ao menos não em desfavor do Distrito Federal. Explica-se:

3.1 Considerações sobre a ilegitimidade passiva do Distrito Federal.

É **gritante** a ilegitimidade do Distrito Federal para compor o polo passivo da execução ora manejada pelo Ministério Público do Trabalho!

Como dito anteriormente, os atores do acordo objeto de execução pelo Ministério Público do Trabalho foram: o próprio *parquet* e a empresa RÁPIDO BRASÍLIA. O Distrito Federal não interveio em momento algum na avença mencionada.

O só fato de o Distrito Federal não ter participado do acordo já denota a sua flagrante ilegitimidade para figurar como sujeito passivo da execução pretendida pelo Ilustre membro do Ministério Público do Trabalho. Mas não é só, diversas são as circunstâncias fáticas e jurídicas que impedem o prosseguimento da execução contra a Fazenda Pública Distrital. Vejamos:

3.1.1 Da não participação do Distrito Federal no acordo objeto de execução. Dos limites subjetivos da coisa julgada. Violação da coisa julgada.

Relativamente aos limites subjetivos do acordo, tem-se que: para o seu aperfeiçoamento, o Distrito Federal não interveio na avença em momento algum. O Ministério Público do Distrito Federal e a empresa Rápido Brasília, dentro dos limites de suas manifestações de vontade, entabularam acordo judicial sem que tivesse havido a mínima manifestação Distrital em relação aos seus termos.

Ante tal circunstância, é de se indagar: se o Distrito Federal não interveio no acordo firmado em juízo, é juridicamente possível o manejo de ação de execução de título judicial em seu desfavor? A resposta negativa se impõe.

Sem sombra de dúvidas, a atitude do Ministério Público do Trabalho - valer-se de ação de execução contra o Distrito Federal com o intuito de buscar o cumprimento de multa por descumprimento de acordo do qual este não participou - fere regras comezinhas de direito.

Com efeito, a mais flagrante regra violada pelo Ministério Público do Trabalho é a regra da coisa julgada, sobretudo no que toca aos seus limites subjetivos. Vejamos:

Nos termos do artigo 449 do Código Processo Civil, de aplicação subsidiária à Consolidação das Leis do Trabalho, ante a sua compatibilidade e a omissão deste Diploma Normativo, *"o termo de conciliação, assinado pelas partes e homologado pelo juiz, terá valor de sentença"*.

Isto quer dizer que é inegável que acordo homologado em juízo assume todas as características próprias da sentença, inclusive no que se refere à sua aptidão para produzir a coisa julgada. É dizer, inexistindo oposição das partes via recurso em desfavor do acordo homologado por sentença, operar-se-á a coisa julgada.

E a coisa julgada, como uma das mais importantes materializações do princípio da segurança jurídica, possui contornos e garantias próprios que não podem ser afastados ao bel-prazer das partes, sobretudo em se tratando da fantasiosa ação proposta pelo Ministério Público do Trabalho ora em exame.

Com efeito, dentro dessas características próprias da coisa julgada encontram-se os seus **limites subjetivos**. Isto é, a sentença transitada em julgado tem força de lei nos limites da lide e das questões decididas **somente em relação às partes envolvidas naquela relação jurídica de direito processual**, não prejudicando nem beneficiando terceiros.

Aliás, essa é a inteligência da primeira parte do **art. 472 do CPC**, segundo a qual: *"a sentença faz coisa julgada às partes entre as quais é dada, não beneficiando, nem prejudicando terceiros."*

Subsumindo a regra do artigo 472 do Código de Processo Civil ao caso dos autos, tem-se que a sentença homologatória do acordo foi "dada" entre as seguintes partes: Ministério Público do Trabalho e empresa RÁPIDO BRASÍLIA. É dizer, a coisa julgada foi formada somente em relação a tais partes, não podendo nem beneficiar nem prejudicar terceiros, no caso, o Distrito Federal.

Pensar de modo diverso é ferir de morte os limites subjetivos da coisa julgada encartados no artigo 472 do Código de Processo Civil. Mas o que tudo indica é que o Ministério Público do Trabalho fez vistas grossas em relação a tal regra e quer a todo custo imputar, por mais absurdo que pareça,



responsabilidade ao Distrito Federal pelo pagamento da multa estabelecida em acordo judicial do qual não fez parte.

Com efeito, a coisa julgada formada com a homologação do acordo ora objeto de execução não tem o condão de produzir efeitos na esfera jurídica do Distrito Federal, pois, a teor do artigo 472 do CPC, o ente público em comento apresenta-se como terceiro naquela mencionada relação jurídica processual.

Assim, ao que tudo indica o Ministério Público do Trabalho olvidou-se de regras tão básicas do Direito!

Mas tal aberração jurídica não pode ser tolerada por este Eminentíssimo Juízo, razão pela qual deve ser declarada extinta a execução em face da flagrante ilegitimidade passiva do Distrito Federal, nos termos do artigo 267, VI, do CPC.

3.1.2 Dos limites temporais do acordo. Características e limites da assunção.

Não obstante a flagrante ilegitimidade passiva do Distrito Federal para figurar no polo passivo da presente execução tendo em vista o total desrespeito aos limites subjetivos da coisa julgada, também em decorrência da data em que acordo foi celebrado não há falar-se em responsabilidade pelo seu cumprimento. Explica-se:

Em uma manobra engendrada para tentar conferir responsabilidade ao Distrito Federal pelo acordo celebrado, o órgão ministerial obreiro argumenta que, em decorrência do fato de o Distrito Federal ter **retomado a prestação do serviço público de transporte público** que havia sido delegada para a empresa RÁPIDO BRASÍLIA, tal imputação dever ser feita a este ente público.

Ocorre que uma coisa não tem nada a ver com a outra. E isso pode ser justificado por diversas formas. Vamos a elas:

Como bem declinado na peça de ingresso da ação de execução, o **acordo foi homologado em juízo em 14 de novembro de 2012**. Consta também da peça de ingresso que o **Decreto Distrital nº 34.163**, que deu início aos atos materiais de assunção da prestação do serviço de transporte público que havia sido delegado à empresa RÁPIDO BRASÍLIA, foi editado em **22 de fevereiro de 2013**.

Não se nega que o Distrito Federal **transitoriamente** assumiu a prestação dos serviços que anteriormente era feita pela empresa RÁPIDO BRASÍLIA a partir daquela data. Isso é fato público e notório, pois foi exaustivamente noticiado nos mais diversos veículos de comunicação.

Todavia, tal assunção não tem o condão de atrair toda e qualquer responsabilidade assumida outrora pela citada empresa, sobretudo em relação àquelas obrigações assumidas em momento anterior à efetiva assunção do serviço.

Com efeito, confrontando as datas dos eventos, tem-se que: quando da deflagração dos atos materiais voltados à assunção dos serviços (22 de fevereiro de 2013) o acordo celebrado em juízo já havia sido feito (14 de novembro de 2012). Ou, dito de outra forma, o **acordo** ora objeto de execução foi **celebrado em momento anterior à assunção** levada a cabo pelo Distrito Federal.

Veja, assim, Excelência, que é absurda a admissão de cobrança de cumprimento de acordo pelo Distrito Federal tendo em vista que, quando da assunção do serviço, a avença já havia sido firmada há mais de quatro meses, restando impossível ao Distrito Federal ter tido ciência de que tal acordo havia sido celebrado.

Ainda que o Distrito Federal tivesse tido ciência do acordo, o fato é que, quando da sua celebração, a empresa RÁPIDO BRASÍLIA estava em pleno desempenho de suas atividades, prestando serviços de transporte público sem qualquer intervenção direta do Distrito Federal.



PROCURADORIA-GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA - PROCAD



Ademais, a assunção levada a cabo pelo Distrito Federal tem caráter transitório. Como bem orientado no Parecer Jurídico que embasou o feito (documento em anexo), o Distrito Federal assumiria a prestação dos serviços de forma temporária, até que a licitação das linhas operadas pela empresa RÁPIDO BRASÍLIA fossem adjudicadas para o novo delegatário do serviço.

Ante tal situação é de se perguntar: como pode o Distrito Federal ser responsabilizado por obrigações assumidas em acordo realizado em momento anterior à assunção temporária do serviço, acordo que sequer teve ciência de sua existência? Resta evidente, assim, que beira ao absurdo a pretensão ministerial quando confrontada com tal indagação.

Isto quer dizer que, além de o acordo ter sido celebrado em momento anterior à assunção, a prestação do serviço público de transporte de forma direta pelo Distrito Federal dar-se-á de forma temporária e bastante efêmera, não sendo razoável admitir qualquer responsabilidade trabalhista, quer pelo curto período em que tiver assumido a execução dos serviços, quer em decorrência de obrigações trabalhistas pretéritas.

Além disso, com a assunção, o que ocorreu foi a retomada dos bens reversíveis. Isto é, o Distrito Federal, na condição de titular da prestação do serviço público antes objeto de delegação, passou a ocupar as instalações da RÁPIDO BRASÍLIA e a utilizar os bens reversíveis, tal como lhe é facultado pelo §3º do artigo 35 da Lei nº 8.987/95: *"A assunção do serviço autoriza a ocupação das instalações e a utilização, pelo poder concedente, de todos os bens reversíveis"*.

Em conclusão, não obstante os diversos argumentos aqui suscitados obstarem o prosseguimento da execução, a data em que o acordo foi celebrado em confronto com a data em que ocorreu a assunção dos serviços apresenta-se com um dado irrefutável e hábil a afastar a imputação de responsabilidade do Distrito Federal pelo cumprimento do acordo exequendo.

Por fim, ainda que o Distrito Federal (leia-se agente "interventor") tivesse tido ciência do acordo quando da sua celebração, o que não ocorreu, tal fato não tem o condão de transferir a responsabilidade pelo seu adimplemento

ao ente público executado. É que, consoante será visto adiante, o caráter das obrigações assumidas eram personalíssimos e, além disso, diziam respeito a situações pretéritas.

**3.1.3 Do caráter personalíssimo das obrigações assumidas.
Houve assunção apenas dos serviços, excluindo as responsabilidades trabalhistas.**

Inobstante o Distrito Federal não possuir responsabilidade pelo cumprimento do acordo, quer seja em função da data em que ele fora celebrado, quer em decorrência do fato de o ente público não ter sido alcançado pela coisa julgada ali formada, outra importante circunstância deve ser suscitada para tal afastar tal responsabilidade: o caráter personalíssimo das obrigações assumidas.

De fato, da leitura do acordo celebrado em juízo, percebe-se que as obrigações assumidas pela empresa RÁPIDO BRASÍLIA por meio do acordo revelam-se como prestações que somente poderiam ser adimplidas por ela própria.

Veja, Excelência, que as obrigações assumidas são, todas elas, de índole trabalhista (elaborar e implementar PPRA, PCMSO, PCA; enclausuramento dos motores dos veículos, entrega dos exames audiométricos; emissão de CAT; etc.). Ocorre que o papel desempenhado pelos agentes do Distrito Federal encarregados de materializar a assunção do serviço limita-se a gerir a empresa com o intuito exclusivo de assegurar a prestação dos serviços à população do Distrito Federal e ponto final.

Dito de outra forma, a função dos agentes responsáveis pela execução da assunção é assegurar que o serviço público seja prestado à população do Distrito Federal com as condições mínimas de qualidade. Qualquer obrigação diversa dessa foge das atribuições dos agentes responsáveis pela assunção, incluindo-se aí as obrigações assumidas por meio do acordo firmado pela empresa RÁPIDO BRASÍLIA.



Nessa perspectiva, em decorrência do fato de que as obrigações assumidas pela RÁPIDO BRASÍLIA somente poderiam ser por ela cumpridas, não remanesce dúvida de que é ilegal e ilegítima a busca da sua implementação, bem como, em consequência disso, também o é o pagamento da absurda importância perseguida pelo Ministério Público do Trabalho.

Assim, também por esse motivo, não merece prosperar a execução ora intentada.

3.1.4 Da não ocorrência da sucessão trabalhista. Da manutenção da personalidade jurídica própria da empresa RÁPIDO BRASÍLIA.

Outra assertiva absurda levantada pelo Ministério Público do Trabalho para embasar a sua absurda pretensão é a afirmação de que ocorreu, no caso, sucessão trabalhista e, portanto, o Distrito Federal deveria ser responsabilizado pelos termos do acordo. Mais uma vez, o MPT confunde-se em suas próprias alegações.

É que a consequência da sucessão trabalhista é, para a empresa sucessora, a assunção das obrigações trabalhistas assumidas a partir do momento em que a sucessão ocorreria. Isto é, uma vez operada a sucessão trabalhista, a empresa sucessora assumirá todos os ônus oriundos dos contratos de trabalho em curso.

Ocorre que tal sucessão precisa, necessariamente, possuir ares de definitividade. Isto quer dizer que, se a empresa encontra-se de forma transitória sob a gestão de outra não há falar-se em sucessão trabalhista. No caso dos autos, como visto, trata-se de assunção temporária e efemêra, inexistindo a característica da definitividade.

Além disso, a empresa RÁPIDO BRASÍLIA continua existindo normalmente. Isto quer dizer que também o requisito da supressão da empresa



sucedida não se encontra presente no caso em apreço, restando, assim, afastada a hipótese de sucessão trabalhista.

De outra banda, ainda que se possa pensar na ocorrência da sucessão trabalhista, o que se admite somente para argumentar, tal circunstância não tem o condão de conferir ao Distrito Federal a responsabilidade pelo adimplemento do acordo executado.

É que a sucessão trabalhista é uma medida excepcional e tem aplicação somente no que se refere às verbas trabalhistas, prestações estas que não tem qualquer pertinência com o que fora objeto do acordo, já que estipulou-se obrigações de fazer para a RÁPIDO BRASÍLIA e não obrigação de pagar.

Em conclusão, não há falar-se em responsabilidade do Distrito Federal no cumprimento do acordo sob a alegação de ter ocorrido, no caso, a famigerada sucessão trabalhista.

3.1.5 Da impossibilidade jurídica do Distrito Federal fazer acordo em juízo.

A representação judicial do Distrito Federal é feita exclusivamente pelos membros da Procuradoria Geral do Distrito Federal (PGDF). Mas essa atuação encontra limites seja de forma expressa na lei, seja em decorrência do silêncio eloquente dela.

Tal premissa importa para o caso dos autos em razão do seguinte argumento:

O objetivo do Ministério Público do Trabalho é fazer valer acordo celebrado em juízo. Ocorre que inexistente lei que autorize os Procuradores do Distrito Federal a celebrarem acordo em juízo. E, ante a total ausência de lei, resta impossível qualquer celebração do acordo, pelo Distrito Federal, em juízo.

É de se perceber, Excelência, que o que o MPT quer é burlar o vácuo normativo. Em última instância, o órgão ministerial quer que o Distrito Federal



seja chamado a compactuar com acordo que, além de não ter participado, não poderia ser realizado com a sua presença.

Em outras palavras, caso acolhido o argumento do Ministério Público do Trabalho, o Distrito Federal estaria celebrando acordo sem qualquer respaldo legal, já que inexistente lei que autorize a celebração de acordo em juízo por parte dos Procuradores que o representam.

E não custa lembrar, Excelência, que vigora para a Administração Pública, como sua viga mestra, o princípio da legalidade, segundo o qual o Administrador somente poderá agir quando houver lei assim determinando, sob pena de o seu ato ser considerado ilegal.

Nessa ordem de ideias, considerando que inexistente lei autorizativa para celebração de acordo por parte do Distrito Federal em juízo, é inegável que a pretensão do órgão ministerial encontra diante de uma barreira intransponível, já que, em última análise, o seu intento é que a avença seja adimplida.

3.1.6 Da situação análoga à caducidade: inexistência de responsabilidade trabalhista

Tecnicamente, o ato de retomada da prestação do serviço de transporte público que outrora havia sido objeto de delegação para a empresa RÁPIDO BRASÍLIA não pode ser identificado como caducidade, pois este instituto somente teria lugar se houvesse contrato de concessão em vigor, o que não existia no caso em apreço. Por essa razão, o ato de retomada da prestação do serviço de transporte pelo Distrito Federal foi identificado como assunção.

Todavia, na prática, em que pese a ausência de contrato de concessão em vigor, o que ocorreu na realidade foi a decretação da caducidade. Vejamos como o legislador conceitua tal instituto, *in verbis*:

"Lei nº 8.987/95, Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das



seja chamado a compactuar com acordo que, além de não ter participado, não poderia ser realizado com a sua presença.

Em outras palavras, caso acolhido o argumento do Ministério Público do Trabalho, o Distrito Federal estaria celebrando acordo sem qualquer respaldo legal, já que inexistente lei que autorize a celebração de acordo em juízo por parte dos Procuradores que o representam.

E não custa lembrar, Excelência, que vigora para a Administração Pública, como sua viga mestra, o princípio da legalidade, segundo o qual o Administrador somente poderá agir quando houver lei assim determinando, sob pena de o seu ato ser considerado ilegal.

Nessa ordem de ideias, considerando que inexistente lei autorizativa para celebração de acordo por parte do Distrito Federal em juízo, é inegável que a pretensão do órgão ministerial encontra diante de uma barreira intransponível, já que, em última análise, o seu intento é que a avença seja adimplida.

3.1.6 Da situação análoga à caducidade: inexistência de responsabilidade trabalhista

Tecnicamente, o ato de retomada da prestação do serviço de transporte público que outrora havia sido objeto de delegação para a empresa RÁPIDO BRASÍLIA não pode ser identificado como caducidade, pois este instituto somente teria lugar se houvesse contrato de concessão em vigor, o que não existia no caso em apreço. Por essa razão, o ato de retomada da prestação do serviço de transporte pelo Distrito Federal foi identificado como assunção.

Todavia, na prática, em que pese a ausência de contrato de concessão em vigor, o que ocorreu na realidade foi a decretação da caducidade. Vejamos como o legislador conceitua tal instituto, *in verbis*:

"Lei nº 8.987/95, Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das

sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes."

Veja, Nobre Julgador, que o legislador assegura a decretação da caducidade sempre que houver a inexecução total ou parcial do contrato de concessão. Em relação à empresa RÁPIDO BRASÍLIA foi justamente isso que ocorreu: em que pese a ausência de contrato, o Distrito Federal, verificando que o serviço estava sendo prestado reiteradamente de forma irregular, declarou que a sua prestação seria reassumida pelo Poder Concedente. Não resta dúvida de que tal conduta é a materialização da caducidade, em que pese não possa ser assim chamada em face da ausência de contrato de concessão vigente.

Pois bem, mas o que isso importa para cá? É que, restando claro que se trata da aplicação do instituto da caducidade, passa a ter eficácia o quanto disposto no §6º do artigo 38 da Lei nº 8.987/95, segundo o qual:

*"Lei nº 8.987/95, art. 38, § 6º Declarada a caducidade, **não resultará para o poder concedente qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da concessionária.**" (negritos nossos)*

Em outras palavras, a retomada transitória, por parte do Distrito Federal, da prestação do serviço anteriormente delegado à empresa RÁPIDO BRASÍLIA, **não tem o condão de transferir para o Poder Concedente a responsabilidade com os empregados da concessionária.**

Com efeito, o dispositivo transcrito não deixa a mínima margem para dúvida: **o Distrito Federal não possui qualquer responsabilidade em relação aos empregados da empresa RÁPIDO BRASÍLIA!!!** E, considerando que o acordo ora objeto de execução possui **caráter exclusivamente trabalhista**, que tem por destinatários os empregados da empresa RÁPIDO BRASÍLIA, é inegável que não compete ao Distrito Federal quer o seu cumprimento, quer o adimplemento da multa em decorrência da sua inobservância.

Ainda que não existisse tal dispositivo, o §1º do artigo 70 da Lei nº 8.666/93, aplicável subsidiariamente à Lei de Concessões (Lei nº 8.987/95), é de uma clareza solar ao dispor acerca da total ausência de responsabilidade trabalhista da Administração Pública nos contratos administrativos:

"Lei nº 8.666/93, artigo 71, § 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" – negritos nossos.

Além disso, como última pá de cal, a empresa RÁPIDO BRASÍLIA continua existindo normalmente. Isto quer dizer que ela continua com personalidade jurídica própria e, em consequência disso, permanece responsável diretamente pelos próprios atos (no caso, o cumprimento do acordo entabulado).

4. DO PREQUESTIONAMENTO

Em homenagem ao princípio da eventualidade e considerando a possibilidade de o assunto aqui discutido ser levado a debate perante as Cortes Superiores, o Distrito Federal que este Eminentíssimo Juízo manifeste-se expressamente acerca da interpretação, em relação ao presente caso concreto, a ser dadas aos seguintes dispositivos: artigo 267, VI e artigo 472, ambos do Código de Processo Civil; §6º do artigo 38 da Lei nº 8.987/95; §1º do artigo 70 da Lei nº 8.666/93.

5. DA CONCLUSÃO E DOS PEDIDOS

Ante o exposto, o Distrito Federal, certo dos acréscimos de Vossa Excelência, requer que a execução ora proposta pelo Eminentíssimo membro do

**PROCURADORIA-GERAL DO DISTRITO FEDERAL
PROCURADORIA ADMINISTRATIVA - PROCAD**



Ministério Público do Trabalho seja extinta, uma vez que, como demonstrado anteriormente, ela não goza do mínimo respaldo jurídico.

Nestes termos, pede deferimento.

Brasília, 29 de setembro de 2013.

EDVALDO COSTA BARRETO JÚNIOR
PROCURADOR DO DISTRITO FEDERAL