



## TRT 0000910-54.2013.5.10.0006 RO - ACÓRDÃO

RELATOR : DESEMBARGADOR DORIVAL BORGES DE SOUZA NETO  
 REVISORA : DESEMBARGADORA ELAINE MACHADO VASCONCELOS  
 RECORRENTE : TRANSPORTES GERAIS BOTAFOGO LTDA  
 ADVOGADO : RENATO MANUEL DUARTE COSTA  
 RECORRENTE : MINISTERIO PUBLICO DA UNIAO  
 \*\*PROCURADOR: DANIELA LANDIM PAES LEME  
 RECORRIDO : OS MESMOS  
 ORIGEM : 6ª VARA DO TRABALHO DE BRASÍLIA/DF  
 CLASSE ORIGINÁRIA: Ação Civil Pública (JUÍZA ROBERTA DE MELO CARVALHO)

**EMENTA:** RECURSO ORDINÁRIO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. COMPETÊNCIA TERRITORIAL ABSOLUTA. LOCAL DO DANO. ABRANGÊNCIA SUPRAREGIONAL. OJ Nº. 130 DA SDI-2 DO C. TST. NOVA REDAÇÃO. LEI nº 7.347/1985, ART. 2º. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, ART. 93. “I A competência para a Ação Civil Pública fixa-se pela extensão do dano. II – Em caso de dano de abrangência regional, que atinja cidades sujeitas à jurisdição de mais de uma Vara do Trabalho, a competência será de qualquer das varas das localidades atingidas, ainda que vinculadas a Tribunais Regionais

do Trabalho distintos. III – Em caso de dano de abrangência suprarregional ou nacional, há competência concorrente para a Ação Civil Pública das Varas do Trabalho das sedes dos Tribunais Regionais do Trabalho.

IV – Estará prevento o juízo a que a primeira ação houver sido distribuída.” (redação alterada na sessão do Tribunal Pleno realizada em 14.09.2012) – Res. 186/2012, DEJT divulgado em 25, 26 e 27.09.2012. **2. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. MOTORISTAS PROFISSIONAIS. DESRESPEITO À LEGISLAÇÃO GERAL E À LEGISLAÇÃO ESPECIAL (LEI Nº 12.619/2012 E LEI Nº 13.103/2015). DANO MORAL COLETIVO. REPARAÇÃO.** A reparação por dano moral, seja individual ou coletivo, tem por escopo: a) a compensação do dano sofrido pela vítima ou pelo grupo ou comunidade, b) a atribuição de uma sanção ao agente e c) a prevenção à reiteração de atos que atinjam bens essenciais e inerentes ao indivíduo, ao grupo social ou a sujeitos indeterminados. O desrespeito à legislação geral inserida na Constituição Federal e na CLT, assim como à legislação especial expressa nas Leis nº 12.619/2012 e 13.103/2015, referentes à jornada de trabalho dos motoristas profissionais, por empresa de grande porte e de atuação em todo o território nacional, caracteriza o dano moral coletivo e, por consequência, o dever de reparação, o que se faz mediante indenização. Na esfera coletiva, dois fatores são primordiais à fixação da indenização: a) o porte econômico do agente e b) a extensão do dano, assim considerada a

abrangência sobre determinado grupo de trabalhadores, no caso da Justiça do Trabalho, e a territorialidade alcançada pela prática do ofensor. Constatada a fixação da indenização em patamar razoável, considerando a atuação da empresa a nível nacional e o seu porte financeiro, mantém-se a condenação.

## RELATÓRIO

A Exma. Juíza Roberta de Melo Carvalho, da MM. 6ª Vara do Trabalho de Brasília-DF, por intermédio da sentença de fls. 7.138/7.147, complementada pela decisão de fls. 7.165/7.168, proferida em embargos declaratórios, julgou parcialmente procedentes os pedidos apresentados na ação civil pública movida pelo MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO contra TRANSPORTES GERAIS BOTAFOGO LTDA.

A ré interpõe recurso ordinário às fls. 7.174/7.191.

Comprovado o recolhimento das custas processuais e do depósito recursal à fl. 7.175.

O autor apresentou contrarrazões às fls. 7.206/7.233 e recurso ordinário às fls. 7.234/7.243.

Contrarrazões pela ré às fls. 7.247/7.250.

Figurando o Ministério Público no pólo ativo da demanda, não há que se falar em emissão de parecer.

## VOTO

### ADMISSIBILIDADE

## RECURSO. INTEMPESTIVIDADE.

O autor suscita o não conhecimento do recurso ordinário do réu, por intempestivo.

Proferidos os embargos declaratórios de fls. 7.165/7168, o juízo determinou a intimação das partes, o que foi feito à fl. 7.169, em relação ao réu.

À fl. 7.170 consta o mandado de intimação para o Ministério Público, constando expressamente a remessa em anexo dos autos. Referido ato foi praticado em 10/03/2015.

Em 16/03/2015, a ré requereu a renovação da intimação com devolução do prazo porque os autos estavam com o autor, o que foi certificado à fl. 7.171 e deferido à fl. 7.172. Publicado o despacho em 16/04/2015, o autor protocolou seu recurso em 22/04/2015, dentro do octídio legal.

Nesse contexto não prospera, por descabida, toda a argumentação do Ministério Público acerca da intimação via postal ao autor e seus efeitos, assim como a ausência de assinatura e carimbo do Procurador do Trabalho, o que não caracterizaria a intimação pessoal prevista em lei, bem como a ausência de indicação na certidão de fl. 7.172 da data da retirada dos autos.

Indene de dúvidas que os autos não estavam na Secretaria do Juízo quando a ré os requisitou. A ausência de data na certidão supre-se pelo mandado de intimação de fl. 7.172 em que consta expressamente a remessa dos autos. Se tais falhas fossem efetivamente prejudiciais,

caberia ao autor arguir a nulidade dos autos em sua peça recursal, em especial diante da afirmação que aquelas prejudicariam seu próprio recurso. Entretanto, embora tenha repisado o tema quanto à tempestividade, não alegou qualquer nulidade.

De outro modo, ainda que se reconheça que os atos processuais não foram praticados corretamente, não poderiam prejudicar a ré que a eles não deu causa.

Por fim, não se vislumbrando prejuízo a qualquer das partes, ao amparo do artigo 794 da CLT e do princípio da instrumentalidade das formas, não é o caso de refazer tais atos.

Assim posto, rejeito a preliminar.

Atendidos os demais pressupostos objetivos e subjetivos de admissibilidade, conheço dos recursos ordinários.

## MÉRITO

### RECURSO DO RECLAMADO

### COMPETÊNCIA TERRITORIAL.

Embasado na OJ 130, II, do C.TST, o juízo originário firmou a competência deste Regional para apreciar a lide, contra o que se insurge a ré, alegando que esta competência limita-se às linhas contratadas pela ECT que iniciem ou terminem no Distrito Federal. Alega incompetência territorial para análise daquelas que dizem respeito aos trechos RIO/RECIFE/RIO; SÃO PAULO/RECIFE/SÃO PAULO e RIO/GOIÂNIA/RIO.

Invoca em seu proveito a novel redação da OJ nº. 130 da SDI-2 do c. TST, in verbis:

“OJ-SDI2-130 AÇÃO CIVIL PÚBLICA. COMPETÊNCIA. LOCAL DO DANO. LEI nº 7.347/1985, ART. 2º. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, ART. 93 (redação alterada na sessão do Tribunal Pleno realizada em 14.09.2012) – Res. 186/2012, DEJT divulgado em 25, 26 e 27.09.2012

I – A competência para a Ação Civil Pública fixa-se pela extensão do dano.

II – Em caso de dano de abrangência regional, que atinja cidades sujeitas à jurisdição de mais de uma Vara do Trabalho, a competência será de qualquer das varas das localidades atingidas, ainda que vinculadas a Tribunais Regionais do Trabalho distintos.

III – Em caso de dano de abrangência suprarregional ou nacional, há competência concorrente para a Ação Civil Pública das Varas do Trabalho das sedes dos Tribunais Regionais do Trabalho.

IV – Estará prevento o juízo a que a primeira ação houver sido distribuída.”

Eis a disciplina legal, no que concerne à relação entre a competência e a localidade do dano:

“Art. 2º As ações previstas nesta Lei serão propostas no foro do local onde ocorrer o dano, cujo juízo terá competência funcional para processar e julgar a causa.” (Lei nº. 7.347/1985 - LACP)

“Art. 93. Ressalvada a competência da

Justiça Federal, é competente para a causa a justiça local:

I - no foro do lugar onde ocorreu ou deva ocorrer o dano, quando de âmbito local;

II - no foro da Capital do Estado ou no do Distrito Federal, para os danos de âmbito nacional ou regional, aplicando-se as regras do Código de Processo Civil aos casos de competência concorrente.” (Lei nº. 8.078/1990 - CDC)

De fato, esta é a razão da competência territorial, pois por ela prepondera-se o interesse das partes no acesso aos meios do contraditório e da produção de provas, circunstância facilitada pelo processamento dos feitos no local do fatos.

Este Colegiado já decidiu a questão:

“EMENTA: AÇÃO CIVIL COLETIVA. COMPETÊNCIA TERRITORIAL. DANO SUPRARREGIONAL. Para a fixação da competência territorial da ação civil coletiva deve ser observada a extensão do dano causado ou a ser reparado (art. 2º da Lei nº 7.347/85). Assim, tratando-se de dano de abrangência suprarregional, o foro competente para o processamento do feito é de qualquer uma das Varas do Trabalho das sedes do Tribunais Regionais envolvidos (inteligência da OJSBDI2 nº 230 do TST) [...] A magistrada de origem declinou, de ofício, de sua competência para julgar a presente ação civil coletiva, com a seguinte motiva-

ção (fls. 863/865): ‘Por certo, este não é o foro competente para o ajuizamento da presente demanda. É que, como bem ressaltam os autores na peça de ingresso, a Orientação Jurisprudencial nº 130, da SBDI-2, TST teve sua redação modificada (...). A Orientação Jurisprudencial é cristalina ao dispor que a competência para a Ação Civil Pública é o local onde ocorreu o dano, fixado pela sua extensão (inciso I). Exsurge do teor da referida Orientação Jurisprudencial que, no caso de dano de abrangência suprarregional ou nacional, a competência é das Varas do Trabalho das sedes dos Tribunais Regionais do Trabalho. No entanto, a Orientação Jurisprudencial deve ser interpretada em seu conjunto e, nesse caso, a conclusão a que se chega é que são concorrentemente competentes as Varas dos Tribunais Regionais do Trabalho localizados onde ocorreu o dano. (...) com nova redação da OJ, foi excluída a menção outrora feita à competência do Distrito Federal, em caso de dano suprarregional ou nacional. Portanto, a interpretação ao teor da Orientação Jurisprudencial retrotranscrita deve considerar, em caso de dano suprarregional ou nacional, a competência concorrente das Varas dos TRTs dos locais onde o dano efetivamente ocorreu. Se não houve dano no âmbito do Distrito Federal, não há que se reconhecer sua competência sob pena de se tornar inócua a nova redação da OJ. (...) Em suas razões recursais, os autores sustentam, com fulcro na OJSBDI2 nº 130 do TST, a competência territorial de qualquer Vara do Trabalho da sede de

qualquer Tribunal Regional do Trabalho do País para julgar a presente ação, haja vista a extensão do dano ser nacional, bem como pretendem que esta ação seja redistribuída, por prevenção, perante a 4ª Vara do Trabalho de Brasília, em face de ajuizamento anteriormente de ação pelo Sindicato dos Bancários de Brasília. Vejamos. O objeto da ação civil coletiva é de ampla extensão e consiste na proteção de interesses ou direitos metaindividuais lato sensu (difusos, coletivos e individuais homogêneos), concernentes, em geral, a sujeitos indeterminados. Assim, para a fixação da competência territorial da aludida ação deve ser observada a extensão do dano causado ou a ser reparado, conforme preceitua o art. 2º da Lei nº 7.347/85, (...) Aliás, a propositura da ação coletiva no local do dano se justifica, pois visa privilegiar o acesso jurisdicional perante o Juiz que se encontra mais próximo do conflito, que, por conhecer os fatos, melhores condições possui para conhecer e julgar a ação. Nessa mesma sintonia, o art. 93 do CDC (...) Por outro lado, o TST, em recente sessão do Tribunal Pleno, realizada em 14/9/2012, alterou a redação da OJSBDI2 nº 130 (...) Nesse sentir, examino o caso em espécie. (...) a tutela perseguida na presente ação alcança, conforme pedido deduzido na inicial, apenas os funcionários do Banco do Brasil pertencentes à base territorial de cada sindicato participante do polo ativo. Nesse cenário, ao contrário do alegado, entendo que o suposto dano a ser reparado se revela de abrangência suprarregional. Desse modo, considerando o entendimento consubstanciado no

item III da citada orientação jurisprudencial, o foro competente para o processamento do feito é de qualquer uma das Varas do Trabalho das sedes dos Tribunais Regionais envolvidos, e não do Distrito Federal. Por oportuno, transcrevo decisão similar da SBDI2 do TST, prolatada pelo Ministro Caputo Bastos, na qual se examina, à luz da nova redação da OJSB-DI2 nº 130, conflito de competência nos autos de ação civil coletiva (CC - 7393-68.2011.5.00.0000, DEJT 23/11/2012), na hipótese de dano suprarregional: ‘(...) É cediço que, em se tratando de ação civil coletiva, a competência deve ser fixada com base na extensão do dano a ser causado ou a ser reparado e, no caso em exame, é inconteste que este tem âmbito suprarregional (...) Conforme informa o d. Julgador suscitante, esta colenda Corte Superior, por meio da Orientação Jurisprudencial 130 da SBDI-2, entendia que para ‘a fixação da competência territorial em sede de ação civil pública, cumpre tomar em conta a extensão do dano causado ou a ser reparado, pautando-se pela incidência analógica do art. 93 do Código de Defesa do Consumidor. Assim, se a extensão do dano a ser reparado limitar-se ao âmbito regional, a competência é de uma das Varas do Trabalho da Capital do Estado; se for de âmbito suprarregional ou nacional, o foro é o do Distrito Federal’. Cumpre salientar, contudo, que, na sessão do Tribunal Pleno, realizada em 14.9.2012, esta Corte resolveu alterar a redação da supracitada Orientação Jurisprudencial (...) Desse modo, conforme acima salientado, no caso em análise o

suposto dano é de abrangência suprarregional, razão pela qual deve ser aplicado o entendimento perfilhado no item III da Orientação Jurisprudencial nº 130 da SBDI-2, segundo o qual a competência é de qualquer uma das varas do Trabalho das sedes dos Tribunais Regionais envolvidos. (...) Ora, tal como salientou a suscitante, o processamento da ação em uma das varas do Trabalho do Distrito Federal inviabilizaria a produção de provas e a realização de diligências necessárias para a instrução do processo, bem como para o deslinde da lide. Ora, o artigo 93, II, do 8.078/1990 não deve ser interpretado no sentido de que a competência seria exclusiva das Varas do Distrito Federal, na hipótese do dano ser suprarregional ou nacional. Isso porque, na hipótese do dano ocorrer em dois Estados, entende-se que a competência é de qualquer uma das Varas da sede dos Tribunais envolvidos e não do Distrito Federal.(...)” (Processo: 00137-2013-007-10-00-7 RO; Acórdão 1ª Turma; Relator: Desembargador Ricardo Alencar Machado ; Revisora: Desembargadora Maria Regina Machado Guimarães; Julgado em: 15/05/2013; Publicado em: 24/05/2013 no DEJT).

Assim examinado, diante da existência de dano de âmbito suprarregional, pelo que apurada sua incidência nesta jurisdição trabalhista, impõe-se reconhecer a competência da Vara do Trabalho originária. Não há que se falar em limitação da competência exclusivamente às linhas da reclamada que comecem ou terminem no Distrito Federal.

**Nego provimento.**

**CARGA HORÁRIA. CAUSA DE PEDIR. LEI APLICÁVEL. LEIS 12.619/2012 E 13.103/2015.**

Em “preliminar”, a recorrente suscita questão envolvendo a lei aplicável ao caso. Enquanto a sentença firmou-se em torno da Lei nº 12.619/2012 e aplicou-lhe multas - diária de R\$5.000,00 e de R\$1.000.000,00 por dano moral coletivo -, a ré sustenta a aplicabilidade da Lei nº 13.103/2015 ao caso concreto, posto ter alterado o artigo 22, I, da lei anterior. Em consequência, entende que, proferida a sentença em 02/09/2014, as penalizações contidas na Lei nº 12.619/2012 devem ser convertidas em advertência.

No mérito propriamente dito, alega que a sentença está fundamentada em lei que não mais vigora, o que macula a causa de pedir da ação proposta pelo Ministério Público, pois as regras em torno da jornada de trabalho dos motoristas foram alteradas pela Lei nº 13.103/2015 que, em seu artigo 6º, deu nova redação ao artigo 135-C da CLT.

Segundo referido dispositivo, agora a jornada de motorista é de 08 (oito) horas, admitindo-se prorrogação de até 02 (duas) horas com possibilidade de extensão até 04 (quatro) horas; havendo exclusão do período de trabalho dos intervalos para refeição, repouso, descanso e tempo de espera, conforme se vê no parágrafo primeiro. Afirma que a disposição do empregador por até 24 horas não acarreta horas extras, desde que a con-

dução do veículo não ultrapasse 10 ou 12 horas. Assegura, por fim, que seus motoristas cumprem a jornada legal preconizada em lei.

Peço vênia para transcrever a síntese da demanda, conforme delineado na sentença:

“Trata-se de Ação Civil Pública ajuizada pelo MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO em desfavor de TRANSPORTES GERAIS BOTAFOGO LTDA com o objetivo de defender interesses individuais homogêneos e coletivos, uma vez que denuncia o desrespeito por parte da ré das disposições legais que disciplinam a jornada de trabalho dos seus empregados – motoristas profissionais - e da própria sociedade, alegando, em síntese, que recebeu cópia de boletim de ocorrência da Polícia Rodoviária Federal que relatava que às 00:05 do dia 3.8.2010 durante abordagem a veículo da ré, conduzido pelo Sr. Moisés Noronha Calixto, foi constatado que este estava conduzindo veículo a serviço dos Correios com jornada de trabalho superior a 24 horas e com apenas pouco mais de 2 horas de descanso, o que originou a instauração do Procedimento Preparatório contra a ré, que teve oportunidade de se manifestar.

Noticiou que foi instaurado Inquérito Civil n. 000332.2011.10.000/9 e que em audiência (ata da fl.49/50) a reclamada afirmou que presta serviços para os Correios e que possui veículos que transitam por todo o território nacio-

nal; que os veículos são monitorados por GPS durante todo o percurso; que todos os veículos possuem tacógrafo; que, geralmente, a empresa designa um motorista para cada linha, independentemente do número de horas de duração do trajeto; que os Correios indicam o local de saída e chegada do veículo, estimando um horário para percurso do trajeto.

Foram juntados aos autos do ICP em que o autor aponta que os contratos celebrados com os Correios (às fls. 260/610) indicam que planilhas de preço computam, 2 motoristas e a empresa designava apenas 1 e que a empresa é multada se ocorrer atraso superior a 30 minutos.

A ré se negou a celebrar o TAC e, em seguida foi publicada a Lei 12.619/2012.

Salientou o MPT que mesmo após a edição da Lei a ré continua a exigir jornada extenuante de seus motoristas.

Na sede do MPT foram ouvidos alguns motoristas da ré (às fls. 2035 a 2041) que relataram às condições de trabalho.

Por conseguinte, requereu o Ministério Público do Trabalho a condenação da ré nas obrigações de fazer e não-fazer elencadas às fls. 46/48, inclusive com antecipação de tutela, além do pagamento de indenização por dano moral coletivo.”

Antes de adentrar ao exame do caso específico, reporto-me, ainda, à interpretação da eminente magistrada sentenciante acerca dos aspectos genéricos da jornada de trabalho dos motoristas, assim consignado:

“Questão que tem causado celeuma, e

certo mal entendido, diz respeito a equivocada interpretação de que antes da lei especial, os motoristas não eram agraciados pela limitação de jornada, direito consagrado, pelo menos em nível constitucional, desde 1988, art. 7º, XIII.

Eram sim!

Não havia, diversamente do entendido por alguns, exclusão na lei para os empregados motoristas, das regras gerais vigorantes para os trabalhadores urbanos reguladas no texto constitucional (art. 7º e seguintes), CLT e leis esparsas (Lei 605/49, 4090/63, dentre outras).

Essa errônea conclusão só pode ser justificada pelo enquadramento generalizado da categoria no art. 62, I, da CLT.

Ocorre que, para que houvesse excepcional exclusão dos direitos relativos à jornada, o motorista empregado deveria exercer estrita atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, e desde que tal elemento estivesse expressamente ressalvado na sua CTPS e constasse no registro de empregados da empresa, o que não é o caso dos empregados da ré pela farto acervo probatório dos autos.

O que era para ser exceção - porque consabida a possibilidade na maioria de casos de controle de jornada - tornou-se regra, servindo o dispositivo, como um salvaguarda aos empregadores, que sentiam-se livres para exigir qualquer jornada de um motorista, ao pífio argumento de que não tinha como controlar a jornada. E essa situação injustificável perdurou durante anos.

As consequências nefastas dessa con-

duta egoística das empresas, guiada por intenção meramente econômica, na busca do lucro desenfreado a todo o custo são de conhecimento público e notório, pois ultrapassaram a relação entre empregado e empregador, para atingir a sociedade como um todo. Assim, verificamos nas estatísticas os infindáveis acidentes provocados nas estradas brasileiras, impulsionados pelo cansaço, pelo tempo de direção exacerbado e muitas vezes sob os efeitos de drogas para manter o corpo acordado.

Eis parte de depoimento assustador de ex-empregado da empresa ré, Sr. Daniel Andrade da Mota, prestado na sede do MPT:

“(...) que, geralmente, pegava o caminhão na empresa às 19h30 para chegar aos Correios do SIA às 20h45; que saía dos Correios às 21h15 para chegar em Belo Horizonte às 07h15 do dia seguinte; que trabalhava direto, sem parar para dormir e sem tirar nenhum intervalo (jantava em sua casa); que apenas parava para ir ao banheiro; que, quando parava para ir ao banheiro, mandava mensagem, via GPS, para a empresa de rastreamento; que dirigia sozinho, sem dividir o trabalho com outro motorista, mas que os outros motoristas da empresa diziam que devia haver outro motorista segundo previsto no contrato firmado entre a Botafogo e os Correios; (...)que tinha horário a cumprir; que usava remédios (desobese) para não dormir; que tomava os remédios para

não morrer, para não sofrer um acidente por conta de dormir no volante; que a empresa era multada caso chegasse atrasado, mas que não havia desconto em seu salário (...)” (à fl. 2035)

Não foi por outra razão, e sensível com esta realidade, que o legislador estabeleceu regras próprias à categoria dos motoristas, relativas à jornada, tendo em conta as especiais situações de trabalho. Muitas delas repetem a CLT.

A inteligência da lei está em prever expressamente, no art. 2º, V, como direito do empregado, o controle da jornada. Daí não há mais se falar em aplicação do art. 62, I, da CLT para os motoristas profissionais. Doravante, o controle da jornada é direito do empregado e consequentemente, dever do empregador.

O contrato de trabalho, a partir de então, para os motoristas, deve se adequar à função social intrínseca do contrato (entre empregado e empregador) e também extrínseca – para a sociedade. Daí que a obrigação do respeito às jornadas e intervalos não se dirige apenas para a empresa, mas para o empregado também, constituindo inclusive infração de trânsito, pelo CTB o seu desrespeito pelo motorista, art. 67-C c/c 230, XXIII. Nessa mesma linha argumentativa é que restou proibida qualquer remuneração em razão do percurso ou tempo rodado, conforme preceitua o art. 235-G, da CLT.

Entretanto, é importante ressaltar que essa atuação do empregado não transfere a ele a responsabilidade pelos regis-

tros, fiscalização e controle das jornadas efetivamente cumpridas, que continuam a cargo do empregador, tendo em vista o caráter forfetário da relação.”

Prosseguindo, cabe aferir, por prejudicial, a tese da recorrente quanto à lei aplicável à hipótese.

A recorrente aventa a tese de que a sentença está assentada em lei que não vige mais em relação à carga horária e o comando da sentença contraria a dicção da Lei nº 13.103/2015, pois, o seu artigo 6º, alterou o artigo 135-C da CLT.

A profissão de motorista foi regulamentada de forma especial com o advento da Lei 12.619/12, com vigência a partir de 16 de junho de 2012. A situação descrita nos autos envolve fatos ocorridos antes e após a vigência desta lei. Posteriormente, a Lei nº 13.103/2015 trouxe alterações às disposições originárias.

Como se sabe, vigora no mundo jurídico a aplicação do vetusto brocardo latino de que “o tempo rege o ato”, razão pela qual os atos jurídicos se regem pela lei da época em que ocorreram.

Portanto, a norma a ser aplicada é aquela que estava em vigor à data da prática do ato. Em se tratando de fatos complexos de produção sucessiva, regem-se pelo regime de tempo em que foram constituídos.

Assim uma lei posterior não influenciará a relação firmada na vigência da lei anterior. Referido princípio tem por objetivo resguardar o negócio jurídico perfeito, objeto de garantia constitucional.

Há, porém, três exceções. Duas devem vir expressamente consignadas: a retro-

atividade ou a ultratividade em relação à sua vigência. A terceira exceção é restrita ao ramo do Direito Penal, em que vige o princípio da retroatividade da lei penal mais benéfica, ainda que a lei não indique isso expressamente.

Nesta linha seguiu o juízo primário, ao concluir que “em atenção à segurança jurídica, pedra fundamental em um Estado democrático de Direito, é vedada, como regra, a retroatividade da lei, para resguardo do ato jurídico perfeito, da coisa julgada e do direito adquirido, como direitos fundamentais do indivíduo, art. 5º, XXXVI, da CF/88 c/c art. 6º da LINDB. A lei dos motoristas, não representando hipótese excepcional de retroatividade da lei, somente regula situações jurídicas posteriores ao início de sua vigência.”

Portanto, não prospera a pretensão de aplicação retroativa da Lei nº 13.103/2015, não havendo que se falar em derrogação da causa de pedir da ação civil pública.

De plano afasta-se a pretensão de aplicação do artigo 22, inciso I, da Lei nº 13.103 de 2015, que autoriza a conversão das penalidades decorrentes de infrações previstas na Lei nº 12.619/2012 em sanção de advertência. Isto porque se trata de penalidades (multas) aplicáveis pela autoridade administrativa, em especial, agentes de trânsito, não alcançando eventuais sanções determinadas pela autoridade judiciária. De outro modo, não se confundem tais penalidades com a “astreinte”, que se trata de meio de coerção autorizado pelo legislador para que o Poder Judiciário imponha, de imedia-

to, o cumprimento de decisões que envolvem, principalmente, obrigações de fazer e não fazer. De toda sorte, a Lei nº 12.619/2012, não contém penalizações expressas.

O artigo 235-C da CLT, com a redação dada pela Lei 12.619 de 30/4/2012, prescrevia que jornada diária de trabalho do motorista profissional seria aquela estabelecida na Constituição Federal, ou seja, 8 (oito) horas diárias, ou aquela ajustada mediante acordos ou convenções coletivas de trabalho. Em qualquer hipótese, admitida uma prorrogação de até 2 (duas) horas.

A Lei nº 13.103 de 2/3/2015 trouxe nova redação ao artigo 235-C da CLT, mantendo a jornada diária de trabalho do motorista profissional em 8 (oito) horas, autorizando sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

Como se observa, ao passo que a jornada normal e sua prorrogação encontram respaldo legal, porquanto previstas nos artigos 58 e 59 da CLT, respectivamente, a lei nova prevê a possibilidade de prorrogação da jornada por até 4 (quatro) horas, mediante acordo ou negociação coletiva e exclui do tempo efetivo de trabalho os intervalos para refeição, repouso descanso e o tempo de espera.

Ou seja, a inovação só possui validade ao amparo de normas coletivas. Inexistindo tal suporte à recorrente, não há qualquer alteração a ser observada, cabendo a aplicação contínua dos diplomas

legais, isto é, a regulação de jornada de 8 horas com prorrogação de até 2 horas perpassa todo o período da condenação imposta pela juízo originário.

No entanto, proferida a sentença recorrida em 2 de setembro de 2014, a condenação em obrigação de fazer deve ser adequada aos ditames da Lei nº 13.103 de 2 de março de 2015, a partir da vigência desta, ou seja, ficam mantidas as cominações com base na Lei nº 12.619/2012, produzindo seus efeitos regulares durante a sua vigência; aplicando-se às situações posteriores a novel legislação.

Portanto, onde se leem referências à “Lei 12.619/12”, leiam-se quanto à “Lei nº 13.103/2015.”

Em razão disso, adéquo o item 1) do dispositivo da sentença para que, onde se lê “exigir e garantir que motoristas observem jornada máxima de 8h, com máximo de 2h diárias”, leia-se “exigir e garantir que motoristas observem jornada máxima de 8h, com máximo de 2h diárias ou 4h diárias, mediante convenção ou acordo coletivo”.

Recurso parcialmente provido.

#### **CONTROLE DE JORNADA. DURAÇÃO. REGISTRO DE VIAGENS. TACÓGRAFO.**

A reclamada recorre da condenação relativa ao controle da jornada de trabalho do motorista profissional argumentando que se trata de obrigação imposta ao empregado pelo artigo 67-C da CLT, com a redação dada pela Lei nº 12.619/2012. Diz não ter sentido a impu-

tação de sanção pecuniária ao empregador, sendo o pedido da ação e a decisão do juízo contrários à lei. Afirma que a Lei nº 13.103/2015 indica os meios que podem ser utilizados pelo empregador para o controle da jornada laboral, razão pela qual a imposição de instalação de meio exclusivamente eletrônico não pode subsistir, inclusive porque nem todo o território nacional é coberto pelos sinais eletrônicos.

A respeito do dever de observar os limites das jornadas de trabalho, os intervalos intrajornadas, interjornadas e os repousos remunerados, o juízo assim fundamentou sua decisão:

“O controle da jornada, sendo reconhecido expressamente como direito dos motoristas, art. 2º, V, da Lei, deve ser resguardado, e por óbvio, pela via mais fidedigna, sob pena de não se atingir a finalidade da norma, que repisa-se, tutela interesses públicos e privados, relativos à vida, à saúde e à segurança.

Por este viés, improcede o requerimento da reclamada de ver declarada a obrigação apenas aos empregados.

A elaboração de cartilha para os empregados é salutar, mas muito pouco representa para os fins de efetividade no cumprimento da norma. O que a reclamada deve fazer é observar os limites legais, controlar a jornada de seus empregados e orientá-los a cumprir a lei, coagindo-os inclusive à pena máxima de dispensa por justa causa, art. 482, h, da CLT, caso desobedecida a ordem geral (indisciplina), ou individual (insubordinação), art. 158,

parágrafo único da CLT.

É certo que o meio atualmente empregado pela reclamada não atende a estes reclamos, pois que a própria testemunha narra que os diários de bordo podiam ser manipulados e desfeitos, por ordem de preposto da reclamada.

Como bem observa e reconhece a própria reclamada, o tacógrafo também se mostra impróprio e inseguro para registro da jornada, uma vez que registra apenas a velocidade percorrida. E não serve para identificar os motoristas.

Assim, considerando o porte da empresa, que explora atividade econômica de transporte de cargas para os Correios, empresa pública federal, para todo o país, é de se exigir que instale programa eletrônico de controle da jornada, no prazo de um mês do trânsito em julgado, sob pena de multa diária de R\$ 5.000,00, limitada a 30 dias, e a ser revertida ao FAT.”

#### **E prossegue:**

“Consta no inquérito civil público em anexo, que a reclamada submetia os motoristas profissionais, seus empregados, a viagens que superavam 48h, no percurso Brasília/Goiânia/Brasília/Belo Horizonte/Rio de Janeiro/Belo Horizonte/Brasília/Goiânia/Brasília, conforme se extrai do depoimento das fls. 2037/2038.

Somado a isso tem-se, em anexo, os contratos celebrados com os Correios que apontam que pelas planilhas de preço computam, 2 motoristas e a empresa designava apenas 1 e que a empresa é

multada se ocorrer atraso superior a 30 minutos.

Com isso, conclui-se que no mínimo alguns empregados superavam a jornada de 24h de trabalho consecutivo, sem intervalo.

As testemunhas ouvidas no ICP, outrossim, corroboraram essa assertiva.

Assim, para as viagens de longa distância, maior que 24h (que ocorrem com mudança de base da empresa e afastada da residência do empregado) – hipótese que se enquadra para os motoristas da reclamada - art. 235-D, da CLT), devem ser observados os seguintes intervalos:

a) mínimo de 30 min para descanso a cada 4h de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;

b) intervalo mínimo de 1h para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso supra;

c) repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6º do art. 235-E, da CLT (para os casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo. Nesse regime de revezamento é garantido ao motorista repouso diário mínimo de 6h consecutivas fora do veículo, ou se dentro dele, com ele estacionado.

Além disso, os documentos juntados, inclusive os tacógrafos fornecidos pela própria reclamada e acostados ao presente autos, comprovam que os motoristas laboravam em jornadas superiores a 8 horas diárias, sem o intervalo de 11 horas no período de 24 horas e que diversos empregados fizeram viagens seguidas sem cumprir o descanso semanal de 35 horas, além da não-observância do intervalo intrajornada.

Como dito outrora, esses intervalos intrajornada e interjornada já eram estabelecidos em lei para os empregados na CLT, e atingiam a categoria dos motoristas.

Eventual negociação coletiva flexibilizando a jornada àquele tempo, o que era admitido em parte, para a categoria, na jurisprudência, com vigor de 2009 a 2012 (OJ 342 da SDI-1 do TST), sequer foi acostada aos autos para exame, ônus, claro, da reclamada, arts. 818 da CLT c/c 333, II, do CPC.

Fora do período em que vigorou o entendimento jurisprudencial supra, vale a máxima interpretação de que os intervalos para repouso, alimentação e descanso são tutelados por norma de ordem pública, relativas ao resguardo da saúde, higiene e segurança do trabalho, e por isso, infensos à negociação coletiva, conforme referido, agora expressamente na súmula 437 do TST.

Pela nova lei, restou expresso que o intervalo intrajornada mínimo é de 1h, o interjornada é de 11h e o de repouso semanal de 35h (24h, observado o descanso de 11h do intervalo interjornada),

art. 235-C, § 3º da CLT.

Em relação ao intervalo intrajornada, excepcionalmente, a lei autorizou o seu fracionamento (tal como admitido, de maneira similar pela OJ 342 do TST) durante a jornada, desde que previamente estabelecidos por negociação coletiva, e observadas as regras impostas no art. 71, § 5º da CLT.

Importa salientar que, ainda que o depoimento prestado nos autos aponte que a reclamada vem cumprindo os intervalos inter e intrajornada, não dignou-se a reclamada a apresentar os documentos indispensáveis para comprovar o alegado - consubstanciado nos controles de jornada - indicando, outrora, o descumprimento de outro dever legal, elevado a categoria de direito dos trabalhadores motoristas profissionais, com o advento da nova Lei, art. 2º, V.

Em razão disso, confirmo a decisão antecipada para o fim de condenar a reclamada a observar os intervalos legais, sob pena de multa diária de R\$5.000,00 para cada empregado que descumprir as regras relativas a este direito, a ser revertida e o valor será destinado ao financiamento de campanhas educativas ligadas ao esclarecimento quanto ao alcance da Lei 12.619/12 e a entidades públicas ou privadas sem fins lucrativos de reconhecida relevância social e, preferencialmente, que tratem de pessoas vítimas de acidente de trânsito.”

As razões recursais denotam de início a impertinência quanto ao tema do tacógrafo, em que a recorrente requer a reforma da sentença porque o seu preen-

chimento é feito de foma mecânica e a empresa sempre respeitou as resoluções do CONTRAN relacionadas ao disco, com o intuito de evitar o excesso de velocidade.

Impertinência porque o juízo acolheu as argumentações da reclamada às fls. 7.143 e 7.143, verso, quanto à sua inutilidade como instrumento de controle da jornada de trabalho. Isso não impede, porém, a colheita da indícios. Isto se dá pelo simples fato de que o tacógrafo faz registro contínuo da velocidade. Por óbvio, se o motorista dirigir por mais de 8h, a “marcação”; a “linha” de registro será contínua, variando apenas quantos ao limites desta velocidade.

Outro aspecto diz respeito à responsabilidade pelos registros da jornada de trabalho.

Preceitua o artigo 235-C da CLT, parágrafo 14º, que “o empregado é responsável pela guarda, preservação e exatidão das informações contidas nas anotações em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou no registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo, ou nos rastreadores ou sistemas e meios eletrônicos, instalados nos veículos, normatizados pelo Contran, até que o veículo seja entregue à empresa.” Referidos dados “poderão ser enviados a distância, a critério do empregador, facultando-se a anexação do documento original posteriormente (§15)”.

Também o artigo 67-C do Código de Trânsito Brasileiro, introduzido pela Lei nº 12/619/2013, estabelece que “o motorista profissional na condição de con-

dutor é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas na sua estrita observância”, estando sujeito às penalidades decorrentes em caso de descumprimento (parágrafo único).

À primeira vista, a interpretação literal do dispositivo remete, ao empregado a responsabilidade exclusiva pela fidelidade dos registros da jornada de trabalho. Todavia, mesmo em se tratando de legislação especial, a hermenêutica deve observar a totalidade do ordenamento jurídico.

Neste particular aspecto, a CLT estabelece em seu artigo 71, parágrafo segundo, da CLT, a obrigatoriedade de anotação da hora de entrada e de saída para os estabelecimentos com mais de dez empregados, em registro manual, mecânico ou eletrônico.

Esta disposição veio especificada no artigo 2º, inciso V, da Lei 13.103/2015, que impõe ao empregador, para controle e registro de jornada, ao seu critério, a adoção de diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, ou sistema e meios eletrônicos instalados nos veículos.

Conjugados os dispositivos, cabe ao empregador adotar meios eficazes e fidedignos de registro e, ao empregado, o seu preenchimento, não prosperando a tese da recorrente quanto à responsabilidade exclusiva do empregado. Admitir tal pretensão significaria o esvaziamento da lei, possibilitando ao empregador exercer todo tipo de pressão para o cumprimento dos prazos de transporte, pois, como

demonstra a práxis envolvendo a atividade do motorista profissional, raramente os controles de jornada são fidedignos. É real a possibilidade de os empregados, mediante pressão, registrarem horários diferentes daqueles efetivamente cumpridos. Aliás, prática esta comprovada nestes autos pela prova testemunhal e demais provas colhidas no inquérito civil público, em especial quanto à possibilidade de alteração pelo empregador dos registros feitos pelos motoristas nos sistemas de controles manuais.

Quanto à determinação contida na sentença recorrida para que a empresa instale, no prazo de um mês após o trânsito em julgado, programa eletrônico de controle de jornada, a legislação deixa a critério do empregador a escolha por qual dos tipos irá controlar a jornada de trabalho.

Não se deixa de considerar as razões expostas na sentença, de que o meio atualmente empregado pela reclamada não atende à disposição legal, pois, conforme afirmou a testemunha por ela apresentada, os diários de bordo podem ser manipulados e desfeitos, por ordem de qualquer preposto da reclamada. Concorda-se, também, que a ré é empresa de grande porte e presta serviços a ente integrante da Administração Pública, no caso, os Correios, empresa pública de alcance nacional, o que justificaria a referida imposição. Ainda assim, o legislador atribuiu a escolha ao empregador, não cabendo ao Poder Judiciário imiscuir-se nesta escolha.

Assim examinado, julgo procedente

o pedido para excluir da condenação a obrigação de fazer pertinente à adoção exclusiva de meios de controle de jornada de trabalho.

À luz do examinado, reformo em parte o item 2) do dispositivo da sentença para que, onde se lê “controlar de forma fidedigna jornada, por meio eletrônico, a ser instaurado pela empresa no prazo de um mês a contar da intimação desta decisão”, leia-se “controlar de forma fidedigna jornada, por meio à sua escolha, a ser instaurado pela empresa no prazo de um mês a contar da intimação desta decisão”

Deixa-se o alerta à recorrida, até para se evitarem futuras e inúmeras ações judiciais, que o meio por ela adotado, diários de bordo, não atendem a esta exigência, estando comprovada a possibilidade de serem adulterados.

Mantenho a sentença quanto às demais cominações, notadamente às multas aplicadas em caso de descumprimento; aos registros dos tacógrafos de acordo com as normas do CONTRAN e aos intervalos para descansos e alimentação.

Recurso parcialmente provido.

### DANO MORAL COLETIVO

A recorrente insurge-se contra a condenação ao pagamento de indenização por danos morais coletivos assegurando que se recusa a assinar TAC ou celebrar acordo judicial porque vem cumprindo rigorosamente a legislação, conforme demonstrado nas provas produzidas nos autos. Afirma estar observando os limites

das jornadas de trabalho; o uso de profissionais em dupla nas jornadas mais longas; a adoção de controles de jornada; a conscientização dos motoristas etc. Requer a improcedência da ação, no particular.

A sentença está assim motivada:

“Está incontroverso nos autos, porque a própria reclamada admite em contestação, que, no mínimo antes do advento da Lei dos Motoristas, descumpria normas trabalhistas mínimas relativas à jornada de trabalho, bem como descansos mínimos para repouso e alimentação.

O direito à limitação de jornada está previsto no texto constitucional como fundamental do trabalhador (art. 7º, XIII, da CRFB) e não é senão um dos consectários do próprio direito ao lazer, estabelecido também como fundamental do cidadão, art. 6º da CRFB, para facilitar o exercício livre e independente da própria existência digna (art. 1º, III, da CRFB). Bom parágrafo.

Não é demais lembrar aqui que a limitação de jornada tem razão em diversos fundamentos, tais como: o biológico, para resguardar a saúde, combater os problemas psicofisiológicos oriundos da fadiga e da excessiva racionalização do serviço (art. 7º, XXII, 194 caput, 196, 197 e 200, II CF); o social, para possibilitar ao trabalhador viver, como ser humano, na coletividade a que pertence, gozando os prazeres materiais e espirituais criados pela civilização, entregando-se à prática de atividades recreativas, culturais ou físicas, a seu bel prazer, aprimorando seus

conhecimentos e convivendo, enfim, com sua família (numa leitura do ponto de vista constitucional, um tempo para afirmação dos direitos fundamentais da intimidade e da vida privada, art. 5º, V e X, da CRFB); e econômico, na medida que restringe o desemprego (quanto menor a jornada, maior a necessidade de outros trabalhadores), o que acarreta, pelo combate à fadiga, um rendimento superior na execução do trabalho.

O dano existencial, embora tratado no Brasil como dano moral, tem sido entendido pela doutrina estrangeira como toda lesão de ordem imaterial (seja ele moral ou não) que acarrete perda ou impossibilidade de concretização de um projeto de vida ou prejuízo ao relacionamento e convivência social, também conhecido como dano à vida de relação.

A pessoa humana desenvolve em vida uma complexidade de relações na órbita pessoal e social. Quando alguma dessas relações se vê afetada, impedida de ser realizada por obra ilícita de terceiro (arts. 186 e 187 do CC), que não o próprio sujeito, é que se perfectibiliza a ocorrência de dano existencial, passível de reparação a partir da constatação dos elementos clássicos da responsabilidade civil – dano, nexa causal e culpa (dispensada esta para os casos de responsabilidade objetiva), art. 927 do CC.

Atente para o fato de que as limitações impostas ao Estado (liberdades negativas), devem também ser observadas pelos particulares (eficácia horizontal dos direitos fundamentais). Assim, o direito fundamental ao lazer (art. 6º, caput,

CF/88) corolário do direito à desconexão ou direito a não trabalhar deve também ser de observância obrigatória nas relações de direito privado, tudo para que, em última análise, seja garantido o direito social à felicidade.

O dano moral coletivo, por seu turno, tem previsão no art. 5, V, da CRFB. Observe que o texto não restringiu à sua eclosão ao seio individual.

Segundo a doutrina de Raimundo Simão de Melo, o dano moral coletivo é a violação transindividual dos direitos da personalidade comportando reparação, que no caso de danos aos direitos metaindividuais é coletiva preventiva.

Em outras palavras, o dano moral coletivo consubstancia-se pela injusta lesão a direitos e interesses metaindividuais socialmente relevantes para a coletividade, esta difusamente considerada.

Assim, verificado o descumprimento de normas mínimas de saúde e segurança pela reclamada, arts. 7º, XIII, XXIII, 225 c/c 200, VIII, da CRFB, Convenção 155 da OIT, CLT (capítulo da jornada) e Lei 12.619/12, e a prática do ato ilícito pelo abuso do direito (art. 187 do CC), surge in re ipsa o dano moral coletivo e a partir daí, exsurge o dever de indenizar, segundo os ditames da responsabilidade civil previstas no art. 927 do CC e seguintes.

Portanto, julgo procedente para condenar ao pagamento de indenização por dano moral coletivo no valor de R\$ 1.000.000,00, a ser revertido ao financiamento de campanhas educativas ligadas ao esclarecimento quanto ao alcance

da Lei 12.619/12 e a entidades públicas ou privadas sem fins lucrativos de reconhecida relevância social e, preferencialmente, que tratem de pessoas vítimas de acidente de trânsito, nos termos do art. 13 da LACP, que, consideradas as circunstâncias da causa, reputo adequado à dupla finalidade de mitigar a lesão perpetrada e funcionar como medida pedagógico/punitiva para o réu.

Não merece guarida a pretensão da ré de limitação da sua condenação o lucro contábil apontado pelos documentos carreados aos autos e refutados pelo Parquet após análise de perito contábil.

Transgredida a esfera jurídica dos trabalhadores, individualmente considerados em decorrência da utilização de mão de obra em atividade-fim, está caracterizado o dano moral coletivo.

CARLOS ALBERTO BITTAR FILHO, citado por MAURO SCHIAVI, ensina que “se o indivíduo pode ser vítima de dano moral não há porque não o possa ser a coletividade. Assim, pode-se afirmar que o dano moral coletivo é a injusta lesão da esfera moral de uma dada comunidade, ou seja, é a violação antijurídica de um determinado círculo de valores coletivos. Quando se fala em dano moral coletivo, está-se fazendo menção ao fato de que o patrimônio valorativo de uma certa comunidade (maior ou menor), idealmente considerado, foi agredido de maneira absolutamente injustificável do ponto de vista; que isso dizer, em última instância, que se feriu a própria cultura, em seu aspecto material” (SCHIAVI, Mauro, in “Dano Moral Coletivo Decorrente da Re-

lação de Trabalho”; BITTAR FILHO, Carlos Alberto. Pode a Coletividade Sofrer Dano Moral? In Rep. IOB, Jurisprudência 3/12/90).

Prosegue SCHIAVI, anotando que o fundamento da reparação do dano moral coletivo está no artigo 5º, X, da CF assim redigido: “são invioláveis a intimidade, a vida privada, a honra e a imagem das pessoas, assegurando o direito à indenização pelo dano material ou moral decorrente de sua violação” (o destaque é nosso). Ora, a Constituição menciona pessoas no plural, denotando que o dano moral pode transcender o interesse individual e atingir a esfera coletiva. Como é regra de hermenêutica: a lei não contém palavras inúteis e, em se tratando de direitos fundamentais, a Constituição deve ser interpretada à luz do princípio da máxima eficiência (Canotilho). Além disso, a reparação coletiva do dano moral prestigia os princípios alinhavados no próprio artigo 1º da Constituição Federal: cidadania (inciso II), dignidade da pessoa humana (inciso III); do artigo 3º, da Constituição Federal: construção de uma sociedade livre, justa e solidária (inciso I), garantia do desenvolvimento nacional (II) e promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor idade e quaisquer outras formas de discriminação (IV) e artigo 4º: prevalência dos direitos humanos (II)”.

Em nível infraconstitucional, o dano moral coletivo encontra expressa previsão no nosso ordenamento jurídico, inserido que está no caput do art. 1º da Lei 7.347/85 (nova redação decorrente da

Lei 8.884/94) e no art. 6º, VI e VII, da Lei 8.078/90.

Registre que, bem antes do advento do Código de Defesa do Consumidor, a seara trabalhista já lidava com conflitos envolvendo coletividades de empregados e empregadores, resolvidos, em regra pelo poder normativo atribuído a esta Justiça Especializada.

Assim não poderia deixar de ser, pois o dano moral tanto pode atingir a pessoa, na sua esfera individual, como também um grupo determinável ou uma comunidade indeterminada de pessoas que sofram os efeitos do dano derivado de uma mesma origem.

Ainda nas palavras de MAURO SCHIAVI, “o dano moral, por ter previsão constitucional (artigo 5º, V e X) e por ser uma das facetas da proteção à dignidade da pessoa humana (artigo 1º, III, da CF) adquire caráter publicista e interessa à sociedade como um todo, portanto, se o dano moral atinge a própria coletividade, é justo e razoável que o Direito admita a reparação decorrente desses interesses coletivos”.

Defende o autor que “a reparação do dano moral coletivo visa, a nosso ver, principalmente a prevenir a eclosão dos danos morais individuais, facilitar o acesso à justiça, à ordem jurídica justa, garantir a proteção da moral coletiva e a própria sociedade. O interesse coletivo, embora autônomo, cujo titular é uma coletividade ou grupo ou categoria, em última análise, nada é mais do que o somatório dos interesses individuais, quer sejam determinados ou não, quer decor-

ram de uma relação jurídica base ou de simples pressuposto fático”.

A jurisprudência trabalhista tem decisões neste sentido:

**“AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. (...) 5. INDENIZAÇÃO POR DANO MORAL COLETIVO E MULTA PECUNIÁRIA REVERTIDAS EM FAVOR DO FAT.** O conjunto fático probatório demonstrou a conduta antissindical da ré que interferiu na manifestação volitiva da categoria para obter a aprovação da sua proposta para o ACT 1998/1999, afrontando, assim, os princípios da liberdade sindical e do valor social do trabalho. Ora, aquele que por ato ilícito causar dano, ainda que exclusivamente moral, fica obrigado a repará-lo, de modo que, ficando mais do que caracterizado que a ré cometeu um ato ilícito, causando prejuízos ao legítimo representante da categoria profissional, à coletividade de trabalhadores e à própria ordem jurídica, tem-se um típico caso de dano moral coletivo. Nesse contexto, a condenação ao pagamento de indenização por danos morais coletivos e de multa pecuniária não configura afronta aos artigos 186 e 927 do Código Civil, 5º, V e X, da CF. Agravo de instrumento conhecido e não provido. (AIRR - 195700-09.1999.5.03.0011, Relatora Ministra: Dora Maria da Costa, Data de Julgamento: 18/04/2012, 8ª Turma, Data de Publicação: 20/04/2012).

**“I - AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECURSO DE REVISTA. DANO MORAL COLETIVO. VALOR DA INDENIZAÇÃO.** Ante

a possível violação do art. 944 do Código Civil, dá-se provimento ao Agravo de Instrumento. **II - RECURSO E REVISTA. LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO. Não se verifica ofensa aos artigos 83, III, da LC n. 75/93 e 129, III, da CF/88**, inclusive porque, diante das circunstâncias apresentadas, são justamente esses dispositivos que amparam a atuação do Ministério Público do Trabalho, através da Ação Civil Pública, na defesa dos direitos difusos e coletivos. Recurso de Revista não conhecido. **DANO MORAL COLETIVO.** Ao entender pela condenação das empresas, o Tribunal Regional baseou-se nas provas e circunstâncias constantes dos autos, decidindo, pois, em consonância com o princípio do livre convencimento motivado do juiz (artigo 131 do CPC). Entendimento diverso somente seria possível se verificada a não configuração das condições de trabalho que geraram a indenização, o que demandaria o reexame de todo o contexto fático probatório, expediente vedado nesta Corte por determinação da Súmula nº 126/TST. Recurso de Revista não conhecido. **DANO MORAL COLETIVO. VALOR DA INDENIZAÇÃO.** Ainda que se considere a gravidade dos fatos que ensejaram a intervenção do Ministério Público do Trabalho, a capacidade econômica do ofensor e o número de trabalhadores atingidos pelas práticas ilícitas do empregador, e em atenção ao princípio da razoabilidade, reduz-se o valor arbitrado à indenização por danos morais coletivos, para adequação ao patamar de precedentes anteriores desta Turma

Julgadora. Aplicação do art. 944 do Código Civil. Recurso de Revista conhecido e provido.“( RR - 112300-53.2007.5.15.0118 , Relatora Juíza Convocada: Maria Laura Franco Lima de Faria, Data de Julgamento: 28/03/2012, 8ª Turma, Data de Publicação: 20/04/2012)(grifei).

“RECURSO DE REVISTA. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. LIDES SIMULADAS. utilização do Poder Judiciário como mecanismo para fraudar direitos trabalhistas. ATO ATENTATÓRIO À DIGNIDADE DA JUSTIÇA. DANO MORAL COLETIVO. CONFIGURAÇÃO. 1. O dano moral coletivo, no âmbito das relações laborais, caracteriza-se quando a conduta antijurídica perpetrada contra trabalhadores transcende o interesse jurídico individualmente considerado e atinge interesses meta individuais socialmente relevantes para a coletividade. 2. Assinale-se que a jurisprudência em formação nesta Corte Superior vem consolidando o entendimento de que os direitos individuais homogêneos não constituem obstáculo à configuração do dano moral coletivo, quando demonstrada a prática de ato ilícito, cuja repercussão transcende os interesses meramente individuais, de modo a atingir toda a coletividade. 3. Na hipótese, o expediente escuso e reiterado, consistente na simulação de lides perante a Justiça do Trabalho, com objetivo exclusivo de quitar verbas rescisórias, em total afronta às disposições do art. 477 da CLT, causa prejuízo aos trabalhadores individualmente identificáveis e precariza os direitos assegurados pela ordem jurídica, configurando ofensa ao

patrimônio moral coletivo, passível de reparação. Isso porque a conduta ilícita de utilização do Poder Judiciário como mecanismo para fraudar direitos trabalhistas, além de lesar a dignidade do trabalhador individualmente considerado, direito fundamental garantido pela Constituição da República (CF, art. 1º, III), atenta, em última análise, contra a dignidade da própria Justiça, manchando a credibilidade do Poder Judiciário, o que, por certo, atinge toda a sociedade. 4. Nesse contexto, configurado o ato ilícito, cuja repercussão transcende os interesses individuais, além da já concedida tutela inibitória destinada a vedar a utilização da Justiça do Trabalho como órgão homologador de acordo em lide simulada, em atenção ao que dispõem os arts. 5º, V e X, da Constituição da República e 186 do Código Civil, impõe-se à empresa ré, considerando-se a natureza e gravidade do dano, as circunstâncias do caso concreto, o caráter pedagógico preventivo e punitivo e, ainda, observada a sua condição econômica, a condenação ao pagamento de indenização por dano moral coletivo no importe de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais), reversíveis ao Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT. Recurso de revista conhecido e provido.” (Processo: RR - 12400-59.2006.5.24.0061 Data de Julgamento: 17/08/2011, Relator Ministro: Walmir Oliveira da Costa, 1ª Turma, Data de Publicação: DEJT 26/08/2011.)

Não existem dúvidas quanto à conduta ilícita praticada pela ré no desrespeito às normas legais em largo espaço de tempo, com danos aos empregados individu-

almente considerados.

Assim considerado, tenho que a conduta da ré perpassa o viés individual e atinge a sociedade em geral, causando danos coletivos passíveis de reparação na forma prevista nos artigos 186 e 927 do Código Civil.

Nada a reformar na sentença.

Recurso desprovido.

## RECURSO DE AMBAS AS PARTES

### DANO MORAL COLETIVO. INDENIZAÇÃO.

Configurado o dano, impõe a reparação, a qual se faz, em regra, pela via indenizatória.

A reparação por dano moral, seja individual ou coletivo, tem por escopo: a) a compensação do dano sofrido pela vítima ou pelo grupo ou comunidade, b) a atribuição de uma sanção ao agente e c) a prevenção à reiteração de atos que atinjam bens essenciais e inerentes ao indivíduo, ao grupo social ou a sujeitos indeterminados.

Concretizada pela imputação de indenização monetária, a grande dificuldade para o julgador está em definir parâmetros que levem a uma indenização justa, sem perder de vista que a moralidade não tem preço, inexistindo valor em espécie capaz de reparar ofensas à dignidade da pessoa humana ou aos indivíduos coletivamente considerados. Não é outra a razão pela qual a indenização por danos morais tem suporte na concepção de que o pagamento não é reparatório, mas

busca minorar os efeitos destrutivos da conduta imprópria do agente lesante.

A legislação infraconstitucional é omissa, pois não define critérios objetivos para a fixação de um patamar mínimo e máximo na mensuração do dano moral.

Discorre HUMBERTO THEODORO JÚNIOR sobre a problemática do arbitramento:

“O juiz, em cujas mãos o sistema jurídico brasileiro deposita a responsabilidade pela fixação do valor da reparação do dano moral, deverá fazê-lo de modo impositivo, levando em conta o binômio “possibilidades do lesante” - “condições do lesado”; cotejado sempre com as particularidades circunstanciais do fato danoso, tudo com o objetivo de alcançar: a) um “valor adequado ao lesado, pelo vexame, ou pelo constrangimento experimentado”; b) uma “compensação” razoável e equitativa não para “apagar os efeitos da lesão, mas para reparar os danos” (...), “sendo certo que não se deve cogitar de mensuração do sofrimento, ou da prova da dor, exatamente porque esses sentimentos estão ínsitos no espírito humano”. Dentro desta ótica, não se deve impor uma indenização que ultrapasse, evidentemente, a capacidade econômica do agente, levando-o à ruína. Se a função da reparação do dano moral é o restabelecimento do “equilíbrio nas relações privadas”, a meta não seria alcançada, quando a reparação desse consolo espiritual à vítima fosse à custa da desgraça imposta ao agente. Não se pode, como preconiza a sabedoria popu-

lar “vestir um santo desvestindo outro”. Da mesma maneira, não se pode arbitrar a indenização sem um juízo ético de valoração da gravidade do dano, a ser feito dentro do quadro circunstancial do fato e, principalmente, das condições da vítima. O valor da reparação terá de ser “equilibrado”, por meio da prudência do juiz. Não se deve arbitrar uma indenização pífia nem exorbitante diante da expressão ética do interesse em jogo, tampouco se pode ignorar a situação econômico social de quem vai receber a reparação, pois jamais se deverá transformar a sanção civil em fonte pura e simples de enriquecimento sem causa”. (in “Dano Moral”, 2ª Edição, Editora Juarez de Oliveira, São Paulo, 1999, páginas 47/48).

Em síntese, o julgador, utilizando-se da razoabilidade, deve considerar parâmetros como a gravidade do dano causado pelo empregador, pelos seus prepostos ou pelas suas normas e diretrizes e a dimensão do dano à sociedade, bem como a capacidade econômica do empreendimento.

Configurado o dano moral coletivo, o juízo primário fixou a indenização reparatória em R\$1.000.000,00 (um milhão de reais).

O Ministério Público recorre da decisão para requerer a majoração deste valor para o montante de R\$3.000.000,00 (três milhões de reais), conforme requerido na petição inicial. Alega que o valor fixado é módico diante do expressivo poder econômico da empresa e sua conduta é de alto grau de reprovabilidade social, à

vista do desrespeito a valores fundamentais da coletividade de trabalhadores e a direitos basilares protegidos constitucionalmente.

Por sua vez, a ré alega incapacidade financeira para arcar com multa em tal montante. Alega baixa rentabilidade nos seus negócios, possuindo, atualmente, resultado médio de aproximadamente R\$61.000,00. Requer sua redução para o patamar de R\$50.000,00.

Na esfera coletiva, dois fatores são primordiais à fixação da indenização: a) o porte econômico do agente e b) a extensão do dano, assim considerada a abrangência sobre determinado grupo de trabalhadores, no caso da Justiça de Trabalho, e a territorialidade alcançada pela prática do ofensor.

À luz destes parâmetros, entendi bastante razoável o valor fixado na sentença, porquanto permite sua execução sem comprometer o funcionamento normal da empresa. As indenizações não podem ser exorbitantes a ponto de causar outros danos sociais, como o atraso dos salários dos empregados; eventual falência ou mesmo do encerramento das atividades. Não bastasse o tempo de crise financeira, a realidade nos mostra casos de inúmeras empresas de aparente poder econômico que, da noite para o dia, sucumbem diante de suas dívidas não conhecidas. Por fim, as multas indenizatórias só produzem efeitos quando podem ser pagas. De nada adianta suas imposições se o apenado não tem condições de honrá-las. De igual modo, não basta ao apenado fazer referências às dificuldades

financeiras e a demais aspectos relacionados à sua incapacidade econômica. É necessária demonstração inequívoca.

No caso, é público e notório que a ré é empresa de grande porte, de atuação a nível nacional e com clientes da dimensão da ECT, o que autorizaria a manutenção do valor indenizatório fixado pelo juízo de primeiro grau.

Porém, após ouvir os argumentos apresentados pelo ilustre procurador da reclamada em sustentação oral, convenci-me pela redução do valor, arbitrando-os em R\$300.000,00 (trezentos mil reais).

Deste modo, nego provimento ao recurso do autor e dou parcial provimento ao recurso da ré para fixar a indenização por danos morais coletivos em R\$300.000,00 (trezentos mil reais).

#### VALOR DA CONDENAÇÃO

Em razão do decidido supra, reduzo as custas processuais, a cargo da ré, para R\$6.000,00, calculadas sobre R\$300.000,00, valor arbitrado à condenação.

#### CONCLUSÃO

Em face do exposto, rejeito a preliminar de intempestividade; conheço dos recursos ordinários e, no mérito, nego provimento ao recurso do autor e dou parcial provimento ao recurso da ré para que, onde se leem referências à “Lei 12.619/12”, leiam-se à “Lei nº 13.103/2015”; para adequar o item 1) do dispositivo da sentença para que, onde se lê “exigir e garantir que moto-

ristas observem jornada máxima de 8h, com máximo de 2h diárias”, leia-se “exigir e garantir que motoristas observem jornada máxima de 8h, com máximo de 2h diárias ou 4h diárias, mediante convenção ou acordo coletivo” e para reformar em parte o item 2) do dispositivo da sentença para que, onde se lê “controlar de forma fidedigna jornada, por meio eletrônico, a ser instaurado pela empresa no prazo de um mês a contar da intimação desta decisão”, leia-se “controlar de forma fidedigna jornada, por meio à sua escolha, a ser instaurado pela empresa no prazo de um mês a contar da intimação desta decisão”, bem como para para fixar a indenização por danos morais coletivos em R\$300.000,00 (trezentos mil reais), reduzindo o valor das custas processuais para R\$6.000,00, calculadas sobre R\$300.000,00, novo valor arbitrado à condenação, tudo nos termos da fundamentação.

Por tais fundamentos,

ACORDAM os Desembargadores da Primeira Turma do Tribunal Regional do Trabalho da Décima Região, em sessão realizada na data e nos termos da respectiva certidão de julgamento, aprovar o relatório, rejeitar a preliminar de intempestividade; conhecer dos recursos ordinários e, no mérito, negar provimento ao recurso do autor e dar parcial provimento ao recurso da ré para que, onde se leem referências à “Lei 12.619/12”, leiam-se à “Lei nº 13.103/2015”; para adequar o item 1) do dispositivo da sentença para que, onde se lê “exigir e garantir que mo-

toristas observem jornada máxima de 8h, com máximo de 2h diárias”, leia-se “exigir e garantir que motoristas observem jornada máxima de 8h, com máximo de 2h diárias ou 4h diárias, mediante convenção ou acordo coletivo” e para reformar em parte o item 2) do dispositivo da sentença para que, onde se lê “controlar de forma fidedigna jornada, por meio eletrônico, a ser instaurado pela empresa no prazo de um mês a contar da intimação desta decisão”, leia-se “controlar de forma fidedigna jornada, por meio à sua escolha, a ser instaurado pela empresa no prazo de um mês a contar da intimação desta decisão”, bem como para para fixar a indenização por danos morais coletivos em R\$300.000,00 (trezentos mil reais), reduzindo o valor das custas processuais para R\$6.000,00, calculadas sobre R\$300.000,00, novo valor arbitrado à condenação, tudo nos termos voto do Desembargador Relator. Ementa aprovada.

Brasília/DF, 06 de abril de 2016 (data do julgamento).

**assinado digitalmente**  
**DORIVAL BORGES**  
Desembargador Relator