



Poder Judiciário
Justiça do Trabalho
Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região

Recurso Ordinário Trabalhista **0011798-33.2022.5.15.0037**

Relator: TEREZA APARECIDA ASTA GEMIGNANI

Processo Judicial Eletrônico

Data da Autuação: 19/07/2023

Valor da causa: R\$ 400.000,00

Partes:

RECORRENTE: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

RECORRENTE: OUROESTE BIOENERGIA LTDA

ADVOGADO: LUIZ VICENTE DE CARVALHO

RECORRIDO: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

RECORRIDO: OUROESTE BIOENERGIA LTDA

ADVOGADO: LUIZ VICENTE DE CARVALHO

CUSTOS LEGIS: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 15ª REGIÃO
VARA DO TRABALHO DE FERNANDÓPOLIS
ACPCiv 0011798-33.2022.5.15.0037
AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
RÉU: USINA OUROESTE - ACUCAR E ALCOOL LTDA

SENTENÇA

I - RELATÓRIO

Vistos, etc.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO, parte autora devidamente qualificada nos autos, em **29 de novembro de 2022**, propôs **AÇÃO CIVIL PÚBLICA** em face de **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA**.

Alegou, em breve síntese, ter sido instaurado, no âmbito da Procuradoria do Trabalho de São José do Rio Preto, o Inquérito Civil nº 000290.2020.15.007/4-90, por meio do qual restou apurado o descumprimento de normas que regem o meio ambiente de trabalho decorrente da prática recorrente da ré **USINA OUROESTE – AÇÚCAR E ÁLCOOL** no transporte de cana-de-açúcar em limites de peso superiores a 70% do patamar legalmente permitido pela legislação. Discorreu sobre a alta potencialidade dos riscos provocados pelo transporte de carga além dos limites legais permitidos, sujeitando os motoristas e demais trabalhadores do setor a acidentes decorrentes da limitação da mobilidade de veículo, baixa velocidade que propicia colisões, quedas de eixos, despencamento da cana-de-açúcar ou esparrame da palha, tombamento do veículo, consequentes desgastes acentuados nos freios, estouros de pneus impostos pelo sobrepeso. Alega que compete à ré responder pelas medidas preventivas postuladas, seja mediante a utilização de empregados próprios ou terceirizados, com veículos e maquinários próprios ou locados, eis que ao figurar como beneficiadora, embarcadora ou tomadora dos serviços e proprietária da carga transportada, à parte requerida incumbe a responsabilidade pela adoção das medidas preventivas de saúde e segurança do trabalho de todos os trabalhadores que compartilham um mesmo ambiente laboral e em prol da mesma cadeia produtiva, independentemente a quem eles estejam vinculados.

À luz das demais alegações às fls. 02/95, formulou os pedidos consignados às fls. 86/94, tendo requerido a *antecipação dos efeitos da tutela* a fim de que a ré cumpra as obrigações de fazer e não fazer discriminadas nas letras “a” a “e” às fls. 86/88, nas condições e prazos assinalados, sob pena de incidência de astreintes, além de indenização por dano moral coletivo não inferior a R\$400.000,00.

Apresentou documentos às fls. 96/795.

Por derradeiro, atribuiu à causa o valor de **R\$400.000,00** (quatrocentos mil reais).

O trâmite do processo foi submetido ao **rito ordinário**.

A liminar requerida não foi analisada, tendo o feito sido incluído, com urgência, em pauta de audiência, com o escopo de se verificar a possibilidade de uma solução conciliada (fls. 796/797).

As partes foram regularmente notificadas para o comparecimento na audiência designada (art. 841 da CLT).

Em audiência, compareceram os litigantes **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO** e **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA**, bem como seus respectivos procuradores. Infrutífera a tentativa de conciliação, foi formalmente recebida a defesa da parte ré **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA** às fls. 843 /943, na qual aduziu a preliminares, rechaçou os termos da inicial e pugnou pela improcedência dos pedidos formulados. Apresentou a parte demandada instrumento de mandato à fl. 826, 829/835, e demais documentos às fls. 806/825, 944/1638 que acompanharam a peça contestatória.

Réplica apresentada pela parte demandante às fls. 1641/1739 na qual foram reiterados os termos e as pretensões deduzidas na peça inaugural.

Não havendo outras provas a produzir, declarou-se encerrada a instrução processual (fls. 1767/1768).

Apresentadas as razões finais, por escrito, por ambas as partes, às fls. 1773/1778 pela parte reclamante, e às fls. 1779/1784 pela parte reclamada.

Conciliação final rejeitada.

É o relatório.

II - FUNDAMENTAÇÃO

Das referências aos números das folhas dos autos

As referências ao número de folhas dos documentos dos autos serão atribuídas considerando o *download* integral do processo no sistema PJe-JT, nesta data, em arquivo no formato *pdf*, em ordem crescente.

Do sobrestamento do feito: Tema Repetitivo 1.104 do STJ

Arguiu a parte reclamada a suspensão da presente ação civil pública até a decisão final a ser proferida no Incidente de Julgamento de Recursos Especiais Repetitivos do STJ, à luz do Tema 1.104. Argumenta que os acórdãos questionados nos REsp 1908.497 (TRT 5) e REsp 1.913.392 (TRT 1) consideraram impossível a responsabilização judicial pretendida pelo MPF, diante da existência de normas de trânsito destinadas a prevenir e a coibir o desrespeito aos limites de peso estipulados para o tráfego nas rodovias, havendo clara conexão entre os objetos das ações civis públicas ajuizadas pelo MPT e as ações civis públicas ajuizadas pelo MPF. Independentemente do mérito do Incidente de Julgamento de Recursos Especiais Repetitivos pelo STJ, sustenta que a Corte determinou a suspensão de todos os processos individuais ou coletivos, seja na Justiça Federal ou Estadual, seja na Justiça do Trabalho, que tenham por objeto o impedimento de circulação de veículos com carga além dos limites estabelecidos na legislação de trânsito.

Pois bem.

Ao contrário do sustentado pela parte reclamada, não há conexão entre o objeto da tutela aqui discutida com aquela discutida nas ações afetadas pelo Tema Repetitivo 1.104.

De fato, os REsp 1.913.392/MG e 1.908.497/RN, afetados como paradigmas do Incidente de Resolução de Demandas Repetitivas, foram ajuizados pelo Ministério Público Federal visando à responsabilização civil objetiva decorrente de danos causados à malha viária em razão do excesso de peso no transporte de *insumos diversos*, com prejuízo ao *patrimônio da União e cofres públicos*.

No julgamento do Resp 1.908.497, a Relatora Ministra Assusete Magalhães expôs em seu voto, *in verbis*: (<https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?tipoPesquisa=tipoPesquisaNumeroRegistro&termo=202003215737>)

(...)

O cerne da controvérsia, como se depreende, está em definir a possibilidade de imposição de tutela inibitória e responsabilização civil por danos materiais e morais coletivos **causados pelo tráfego com excesso de peso em rodovias.**

(...)

Além disso, o acórdão recorrido destoa da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, que vem decidindo no sentido de que: "a jurisprudência desta Corte estabelece as premissas que autorizam a conclusão do juízo singular: i) há um direito coletivo ao trânsito seguro; ii) não há direito ao livre trânsito com excesso de carga, ainda que mediante pagamento de pedágio; iii) a vedação ao sobrepeso decorre da necessidade de proteção ao patrimônio e à segurança, sendo a previsão administrativa o fundamento das presunções de notoriedade dos elementos de responsabilização do transportador; iv) o dano decorrente do transporte de cargas em excesso é notório e direto, sendo dispensada a prova específica; v) provado o transporte com excesso de carga, configura-se o dano e o nexo causal respectivo; vi) o dano decorrente é moral e material; vii) o dano tem natureza difusa; viii) a conduta ilícita decorre do investimento empresarial na atividade antijurídica, lucrativa em face da desproporcionalidade entre a multa administrativa e o benefício econômico usufruído pelo transportador, e não é tolerada pelo direito; ix) não há dupla punição pelos mesmos fatos (*bis in idem*) na hipótese de responsabilização civil em via judicial de conduta com previsão de sanção administrativa; x) o acolhimento jurisdicional de medidas garantidoras do direito e das leis não configura usurpação de competência legislativa ou administrativa; xi) a compensação dos danos pode ser buscada em dinheiro ou obrigação de fazer, de forma isolada ou cumulativamente; xii) são cabíveis astreintes para a inibição da conduta; e xiii) a reiteração comprovada ou inequívoca das infrações autoriza esta Corte a reconhecer a responsabilidade pelo preenchimento dos elementos ensejadores do dano e do nexo causal, cabendo à instância ordinária a fixação dos patamares indenizatórios" (STJ, AgInt no REsp 1.783.304/DF, Rel. Ministro OG FERNANDES, SEGUNDA TURMA, DJe de 15/03/2021). Nesse sentido: STJ, REsp 1.899.295/MG, Rel. Ministro SÉRGIO KUKINA, PRIMEIRA TURMA, DJe de 03/11/2020; REsp 1.642.723/RS, Rel. Ministro HERMAN BENJAMIN, SEGUNDA TURMA, DJe de 25/05/2020; AgInt no AREsp 1.413.621/MG, Rel. Ministro FRANCISCO FALCÃO, SEGUNDA TURMA, DJe de 11/05/2020.

E fixou a tese jurídica consagrada no Tema 1.104, nos seguintes termos:

(...)

"Verifica-se, assim, que o presente feito encontra-se apto para ser afetado pela Primeira Seção do Superior Tribunal de Justiça, nos termos do art. 1.036 e seguintes do CPC/2015 c/c art. 256-I e seguintes do RISTJ, como Recurso Especial representativo de controvérsia jurídica de natureza repetitiva, juntamente com o REsp 1.908.497/RN.

Ante o exposto, voto pela afetação do presente Recurso Especial ao rito dos recursos repetitivos, com a identificação do seguinte tema:

"Definir a possibilidade de imposição de tutela inibitória, bem como de responsabilização civil por danos materiais e morais coletivos causados pelo tráfego com excesso de peso em rodovias".

Determino a suspensão do processamento de todos os processos, individuais ou coletivos, que versem sobre a mesma matéria e tramitem no território nacional, nos termos do art. 1.037, II, do CPC/2015.6"

Não obstante, reputam-se que as razões fáticas e jurídicas que embasaram as ações afetadas como paradigmas do Incidente de Resolução de Demandas Repetitivas divergem da tutela pretendida nos presentes autos, que tem como objeto a tutela do **meio ambiente do trabalho** dos empregados da ré e a proteção em face dos riscos decorrentes da atividade empresarial.

Rejeita-se.

Do sobrestamento do feito: ADPF 944

Em consulta ao andamento processual da ADPF nº 944 no âmbito do STF, ajuizada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) em relação a decisões da Justiça do Trabalho que, nas condenações por danos morais coletivos em ações civis públicas, reverteram as condenações a destinatários diversos, verifica-se que não há nenhuma determinação de sobrestamento de processos que tratem da matéria ali apreciada. (<https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=6345989>)

Ressalte-se que o mero ajuizamento de ADPF não é causa de sobrestamento de feito pelas demais instâncias.

Rejeita-se.

Da competência *ex ratione materiae*

Nos exatos termos do art. 114 da Constituição Federal esta Justiça Especializada é competente para dirimir as controvérsias oriundas das *relações de trabalho*, nelas incluída **a tutela do meio ambiente do trabalho**, como se afigura no presente litígio.

Com efeito, a competência material é aferida a partir da natureza da pretensão inicial. Nesse sentido, o Plenário do E. STF, no julgamento do AgR /Reclamação 3799/PA, em 26/03/2008, estabeleceu que: "*Define-se a competência segundo as balizas objetivas e subjetivas da petição inicial*" (Relator Ministro Marco Aurélio).

Nesse contexto, da análise dos fatos narrados na petição inicial e respectivos pedidos, constata-se que o **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO** pretende, por meio da presente ação civil pública, a concessão de provimento jurisdicional inibitório e preventivo buscando compelir a ré **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA**, no sentido de se abster de exigir, permitir ou tolerar o transporte de cana-de-açúcar com carga superior ao patamar máximo de peso previsto na legislação de trânsito, **visando assegurar a proteção física dos trabalhadores responsáveis por dirigir os respectivos veículos, ou seja, garantir um meio ambiente de trabalho seguro e saudável**, matéria que, por força do art. 114, I, da Constituição Federal, atrai a competência da Justiça do Trabalho.

Nesse sentido, o STF já pacificou a questão ao editar a Súmula 736, *verbis*:

"Compete à Justiça do Trabalho julgar as ações que tenham como causa de pedir o descumprimento de normas trabalhistas relativas à segurança, higiene e saúde dos trabalhadores".

Ressalte-se que por se tratar de tema multidisciplinar, o cumprimento dos limites legais de transporte de carga envolve várias esferas do sistema jurídico, inclusive a legislação trabalhista, a exemplo dos art. 235-A e seguintes da CLT. Aliás, a Lei nº 12.619/2012, com as atualizações da Lei nº 13.103/2015, que acrescentou o art. 235-B ao texto consolidado, elenca dentre os deveres do motorista profissional empregado "*estar atento às condições de segurança do veículo*", "**respeitar a legislação de trânsito**" e "*zelar pela carga transportada*" (incisos I, III e IV).

Assim, permanece a competência da Justiça do Trabalho, ainda que as pretensões tenham por base, normas de trânsito, de natureza administrativa e legislativa, pois a causa *petendi* diz respeito ao meio ambiente de trabalho dos

trabalhadores motoristas expostos, em tese, à insegurança que o transporte em sobrepeso acarreta.

Nesse contexto, a observância conjugada das normas de trânsito e normas trabalhistas de segurança no trabalho se revela indispensável como medida de controle, prevenção e redução dos riscos inerentes à atividade desses trabalhadores.

Em caso análogo, já decidiu o E. TRT/15, no recurso ordinário apresentado pela empresa DA MATA S.A. - AÇÚCAR E ÁLCOOL, no bojo da Ação Civil Pública nº 0011011-73.2015.5.15.0061.5, *in verbis*:

*(...) Incompetência absoluta. Insiste a recorrente na incompetência material da Justiça do Trabalho para o conhecimento da ação, sob o argumento de que o conflito sub judice é decorrente da legislação de trânsito e não se situa na competência desta Especializada. Sem razão. Conforme bem analisado pela origem, **na presente ação o que se pretende é fazer com que a reclamada cumpra a legislação em vigor relativa à observância dos limites de dimensão e de volume de peso para os veículos e combinações de veículo utilizados para carregamento de cana-de-açúcar, com o objetivo de promover a proteção física dos trabalhadores responsáveis por dirigir os respectivos veículos. O objeto da ação é eliminar ou reduzir riscos inerentes à segurança do meio ambiente de labor, garantindo aos empregados que laboram naquelas condições e via de consequência, a todos que utilizam as rodovias da região, maior proteção em relação aos terríveis acidentes que envolvem os veículos que transportam cana de açúcar e seus motoristas. Logo, a proteção que se busca é do ambiente de labor e dos trabalhadores da reclamada.** Desta forma e considerando que: I - nos termos do art. 114 da Constituição Federal (Emenda Constitucional n. 45/2004), compete à Justiça do Trabalho processar e julgar as ações oriundas da relação de trabalho e também de outras controvérsias decorrentes da relação de trabalho, na forma da lei; e II - A lei Complementar n. 75, de 20 /05/1993, estabeleceu que a ação civil pública trabalhista deve ser proposta junto aos órgãos da Justiça do Trabalho (art. 83, "caput" e inciso II) - tenho que compete a esta Justiça Especializada conhecer da presente ação civil pública. Mantenho. (...) (TRT15ª Região - RO nº 0011011-73.2015.5.15.0061, Desembargadora Relatora LARISSA CAROTTA MARTINS DA SILVA SCARABELIM, 6ª Câmara - Terceira Turma, Data de julgamento: 18.06.2019)*

Diante do exposto, rejeita-se a preliminar.

Registre-se, ademais, ante as ponderações da defesa, que não se aplicam ao caso em análise os **precedentes do ADC 48/DF que discutia a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007**, a qual regulamenta o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros.

Isso, porquanto a relação jurídica entre a parte requerida e eventuais trabalhadores motoristas terceirizados ou condutores autônomos contratados não figura como ponto central da lide, cujo cerne é salvaguardar o **meio ambiente de trabalho** no transporte de cargas, integrado por relações de trabalho em sentido amplo, o que atrai a competência desta Justiça Especializada, nos exatos termos do art. 114, I, da Constituição Federal, como visto.

Da adequação da via eleita e da legitimidade ativa do Ministério Público do Trabalho

A legitimação do Ministério Público do Trabalho para o ajuizamento de ação civil pública visando à proteção de direitos coletivos (em sentido lato), englobando tanto os direitos difusos, os direitos coletivos em sentido estrito e os direitos individuais homogêneos, encontra amparo nos arts. 127 e 129, III, da Constituição Federal de 1988 e nos arts. 6º, VII, d, e 83, III, da Lei Complementar 75/93.

No caso, o Ministério Público do Trabalho, por meio da presente ação civil pública, tem como objetivo principal a observância das normas de segurança para manutenção de um ambiente de trabalho hígido.

Logo, a legitimação do Ministério Público do Trabalho decorre da suposta violação pela parte ré de normas jurídicas que concretizam o direito fundamental à segurança, à vida dos trabalhadores e à redução dos riscos inerentes ao trabalho (art. 7º, XXII, CF).

Neste contexto, as medidas preventivas de segurança que a parte autora pretende que a parte ré seja compelida a cumprir, em tese, podem favorecer todos os motoristas e demais trabalhadores envolvidos no transporte da cana-de-açúcar que prestam serviços em benefício da requerida evidenciando a transindividualidade dos interesses defendidos, caracterizando-se como direito coletivo, a teor do inciso II do art. 81 do CDC.

Portanto, reputa-se que a ação civil pública é meio adequado para veicular interesse coletivo da categoria profissional dos motoristas e demais

trabalhadores envolvidos no transporte da cana-de-açúcar e o Ministério Público do Trabalho é parte legítima para propor a presente ação civil pública, consoante diretiva dos arts. 83, I e III, da LC nº 75/93 e 127, 129, III, da Constituição Federal.

Rejeita-se a preliminar.

Da legitimidade passiva *ad causam* da parte ré

A legitimidade passiva *ad causam*, na linguagem sempre precisa de Liebman, é a própria **pertinência subjetiva da ação**, ou seja, a legitimidade do réu decorre do fato de ser ele o possível responsável, *caso sejam procedentes os pedidos*, a suportar os efeitos da condenação.

Assim, existente a pertinência subjetiva da ação no que pertine à parte demandada em epígrafe, eis que esta parte ré é a possível responsável a suportar os efeitos da condenação, caso sejam procedentes os pedidos.

Portanto, a **legitimidade passiva**, exsurge da própria pretensão deduzida na peça exordial, qual seja, a **responsabilização** desta ré, seja como beneficiadora, embarcadora ou tomadora dos serviços e proprietária da carga transportada, pela pesagem e liberação dos caminhões com peso superior ao permitido por lei.

Do litisconsórcio passivo necessário e da aplicação do art. 104 do CDC

A parte ré **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA** alega que a pretensão foi deduzida apenas contra a demandada, mas o autor pretende cominar obrigações de fazer em veículos (propriedade privada) de terceiros, não podendo ser condenada a alterar a configuração de veículos que lhe pertencem. Pretende a formação de litisconsórcio necessário de todos os afetados na relação jurídico-processual e a limitação de eventual condenação àqueles trabalhadores que não possuam demandas individuais.

Dispõe o artigo 114 do CPC que *"o litisconsórcio será necessário por disposição de lei ou quando, pela natureza da relação jurídica controvertida, a eficácia da sentença depender da citação de todos que devem ser litisconsortes"*

No entanto, pela situação fática narrada na petição inicial não se vislumbra a existência de litisconsórcio necessário. De fato, a parte ré **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA** é apontada pela parte autora **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO** como a possível responsável direta a suportar os efeitos da condenação, caso sejam procedentes os pedidos, eis que figura como beneficiadora, embarcadora ou tomadora dos serviços e proprietária da carga transportada. O direito

tutelado na presente ação não é de caráter individual e patrimonial, mas de repercussão social coletiva, que em nada interfere ou delimita o eventual ajuizamento de reclamações individuais pelos empregados.

Rejeita-se.

Da inépcia da petição inicial e cumulação de pleitos indenizatório e condenatório

A Consolidação das Leis do Trabalho, em seu art. 840, § 1o, apenas exigia que a parte indicasse os fatos nos quais se fundam seus pedidos. A Lei nº 13.467/17, vigente a partir de 11/11/2017, alterou a redação do aludido dispositivo passando a exigir, além da breve indicação dos fatos, que os pedidos sejam certos e determinados, com a indicação dos respectivos valores, como já dispunha o art. 852-B, I, para o rito sumaríssimo.

Assim, o valor da causa e a individualização dos valores de cada pedido passaram a ser requisitos da petição inicial *independentemente* do rito, valendo salientar que a exigência é de indicação de valor justificado, ainda que por estimativa.

Nesse aspecto, tratando-se de ação civil pública, cujo objeto é a obrigação de fazer e não fazer, com efeitos prospectivos, que atingirão empregados atuais e futuros da empresa ré, de seus prestadores de serviço e de terceiros, conforme fatos claramente indicados pela autora em seu libelo (fls. 02/95), os pedidos da forma como formulados às fls. 86/94 encontram-se certos e determinados, com indicação dos valores de multas e respectivos prazos e critérios, permitindo a escorreita apresentação de defesa pela parte reclamada às fls. 843/943.

Portanto, resulta que a inépcia da petição inicial invocada não existe, razão pela qual a preliminar em comento é rejeitada, sem prejuízo da eventual cognição da inépcia de cada um dos pedidos individualmente.

De igual sorte, reputa-se patente a possibilidade de cumulação dos pedidos de obrigação de fazer e não fazer e de indenizar em sede de ação civil pública, tendo em vista o disposto nos art. 21, da Lei 7.347/85 e art. 83, do CDC, segundo o qual "*para a defesa dos direitos e interesses protegidos por este código são admissíveis todas as espécies de ações capazes de propiciar sua adequada e efetiva tutela*".

Rejeita-se.

Da prescrição

Nenhuma prescrição nuclear ou parciária se vislumbra no caso em tela, eis que em se tratando de direito coletivo *lato sensu*, e portanto, indisponível, não está sujeito à prescrição.

Do sobrepeso dos caminhões de transporte de cana-de-açúcar: obrigações de fazer e não fazer

A parte autora **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO** ajuizou a presente Ação Civil Pública alegando o descumprimento de normas de segurança do trabalho decorrente da prática recorrente da ré **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA** no transporte de cana-de-açúcar, por meio de caminhões próprios ou pertencentes a terceiros, em limites de peso superiores a 70% do patamar legalmente permitido pela legislação de trânsito.

Discorreu sobre a alta potencialidade dos riscos provocados pelo transporte de carga além dos limites legais permitidos, sujeitando os motoristas e demais trabalhadores do setor a acidentes decorrentes da limitação da mobilidade de veículo, baixa velocidade que propicia colisões, quedas de eixos, queda da cana-de-açúcar ou esparrame da palha, tombamento do veículo, consequentes desgastes acentuados nos freios, estouros de pneus impostos pelo sobrepeso.

Postula o reconhecimento da responsabilidade da parte ré **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA** pela implementação das medidas preventivas que visem garantir a eliminação/minimização dos riscos a que ficam expostos os condutores de veículos de transporte de cana com excesso de peso ou dimensão, seja mediante a utilização de empregados próprios ou terceirizados, com veículos e maquinários próprios ou locados, bem como o pagamento dos danos morais coletivos decorrentes do perigo constante dessa prática ilegal, em relação à segurança dos trabalhadores.

A parte ré **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA**, nega qualquer responsabilidade pelas pretensões deduzidas na presente ação civil pública, alegando, em síntese, a inexistência de fato notório, apontando mácula de parcialidade e unilateralidade na produção de elementos não probatórios no inquérito civil, afirmando ser do MPT o ônus de provar suas imputações, do qual não se desincumbiu. Nega que as atividades da demandada criem riscos especiais de um acidente de trânsito, atribuindo à falha humana como a principal causa dos acidentes nas estradas e ruas brasileiras, de acordo com dados do Ministério dos Transportes. Defende que a frota contratada pela demandada está apta ao transporte mínimo de 120 toneladas. Na prática, alega que a estrutura do veículo suporta até 160 toneladas sem qualquer risco ao motorista ou a terceiros, sustentando a inexistência de nexo causal entre o peso da carga transportada e a ampliação dos riscos. Aduz que realiza a sua análise de

risco a partir dos mais exigentes padrões de segurança, definidos pelas maiores e mais competentes empresas de fabricação de caminhões (Volvo, Scania e Mercedes-Benz), concluindo que todas as normas, seja a de trânsito, seja a CLT ou a NR-31 condicionam que a análise de risco deve estar atrelada à inovação e modificação da tecnologia. Pontua que todo o arcabouço normativo foi construído para respeitar os valores técnicos dos veículos, citando a NR-3, que determina a observância das especificações técnicas do fabricante e a Resolução CONTRAN 882/2021, segundo o qual, nenhum veículo ou combinação poderá transitar com peso bruto total (PTB) superior ao fixado pelo fabricante. Na sequência, traz à baila demonstração científica de que o peso técnico indica o limite de carga seguro para o veículo ou seus eixos indicados pelo fabricante e conclui que do ponto de vista veicular, pode se afirmar que uma CVC, carregada acima de seu PBTC legal (muito inferior ao PBTC técnico) não produz insegurança ou risco. Sustenta ser indevida indenização por dano moral coletivo em lide que tratam de direitos individuais homogêneos, além de negar existência do dano e do nexo causal, impugnando, ademais, o valor pretendido, por se revelar exorbitante e excessivo.

Pois bem.

De início, cumpre registrar que o conceito de **meio ambiente de trabalho** engloba todos os locais nos quais os trabalhadores desenvolvem sua atividade laborativa, inclusive as estradas e rodovias, no caso específico dos motoristas de caminhão.

Assim, a imposição do transporte de carga acima dos limites impostos pela legislação brasileira de trânsito configura desrespeito às normas de segurança do trabalho, além de infração tipificada no Código de Trânsito Brasileiro.

Neste contexto, em razão do princípio da proteção integral ao trabalhador, todos aqueles que se beneficiem dos serviços prestados pelo trabalhador são responsáveis pelo bem-estar e pela incolumidade física dos trabalhadores. Tanto é assim, que o art. 7º, XXII, da Constituição Federal, garante a todo trabalhador urbano e rural a redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança. Respaldam esse entendimento, dentre outros, os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e do valor social do trabalho (arts. 1º, IV, 5º, 7º, XXX, XXXI e XXXII, 170 e 193, da Constituição Federal).

No caso dos autos, ainda que os serviços de transporte de cana-de-açúcar sejam realizados por empresas especializadas (conforme contratos de prestação de serviços anexados no bojo do inquérito civil às fls. 336/341, 342/372 e relação anexada com a defesa à fls. 956/1037), não há como negar que a parte ré **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA** participa de forma efetiva da logística desses serviços, os quais são realizados de acordo com diretrizes previamente

avanzadas, restando patente a ingerência da demandada na prestação de serviços pelas empresas de transporte. Nesse sentido, converge o manual que estabelece os requisitos mínimos de HSSE – Saúde, Segurança, Segurança Patrimonial e Meio Ambiente, a serem atendidos pelas empresas contratadas para prestação de serviços nas unidades da Bunge (fls. 945/955 e fls. 1038/1048):

"5.10 Procedimentos

5.10.1. Todas as atividades operacionais do transportador devem estar suportadas por procedimentos. Todos os procedimentos deverão ser implantados, documentados e atualizados toda vez que ocorrer mudança na operação. Devem ser elaborados de forma a contemplar a descrição clara das atividades, detalhando as funções e os riscos envolvidos. Os padrões operacionais da transportadora devem contemplar no mínimo os seguintes procedimentos abaixo:

a) Treinamento de Direção Defensiva

- A transportadora deve ter em seus quadros, instrutores operacionais para reciclagem e treinamentos*

- Os treinamentos deverão ser ministrados por empresas homologadas pela BP Bunge e após 60 dias do início da safra a transportadora poderá usar seu instrutor treinado no curso de instrutor de trânsito, para realizar o treinamento de motoristas contratados neste período;*

- Todos os treinamentos de direção defensiva devem seguir rigorosamente o escopo definido pela BP Bunge, que é disponibilizado para a transportadora;*

- Os treinamentos deverão ser registrados através de lista de presença devidamente assinada;*

- O treinamento terá validade de 2 anos.*

b) Gestão Disciplinar

- Tem como objetivo promover a disciplina entre os motoristas e colaboradores da transportadora. Disciplinar os motoristas que apresentarem algum desvio de conduta, má fé ou que sejam responsáveis por danos às pessoas ou patrimônio de terceiros ou da transportadora. Critérios mínimos para aplicação:*

Violação dos limites operacionais;

Gestão de velocidade;

Políticas de álcool e drogas;

Política do uso de cinto de segurança;

Política de fumo;

Multas;

Má conduta na direção;

Política de carona;

Comportamento desrespeitoso e uso de EPI;

Gestão do histórico de pontuação e multas (CNH).

c) Contratação de Motorista

• Estabelecer padrões mínimos para recrutamento, seleção e demissão de motoristas, conforme item 5.8 deste documento.

(...)

5.11 Auditoria BP Bunge

5.11.1. A transportadora permitirá que a BP Bunge faça auditoria sempre e a qualquer tempo que julgar necessário."

Ademais, o serviço de transporte realizado entre o campo e a sede da indústria, embora configure atividade-meio da empresa, afigura-se como **essencial e indispensável** ao empreendimento, condição imprescindível para a regular manutenção da atividade econômica.

Diante disso, resta evidente a responsabilidade da parte ré **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA** em relação ao cumprimento das normas de saúde e segurança do meio ambiente de trabalho dos trabalhadores que lhe prestam serviços, ainda que por meio de empresas interpostas, mesmo porque todos

os trabalhadores que atuam no transporte ou na logística da carga compartilham do mesmo ambiente laboral, independentemente a quem estejam vinculados.

De fato, a responsabilidade da demandada decorre de sua qualidade de beneficiária direta dos serviços prestados, seja na condição de tomadora dos serviços e proprietária da carga transportada, seja como embarcadora ou destinatária da carga transportada. Nesse sentido, converge a Lei nº 6.019/74, a qual prevê expressamente em seu art. 5º-A, § 3º:

Art. 5o-A. Contratante é a pessoa física ou jurídica que celebra contrato com empresa de prestação de serviços relacionados a quaisquer de suas atividades, inclusive sua atividade principal.

(...)

§ 3o É responsabilidade da contratante garantir as condições de segurança, higiene e salubridade dos trabalhadores, quando o trabalho for realizado em suas dependências ou local previamente convencionado em contrato.

Assim, superada a questão da responsabilidade, mister se faz analisar a discussão central, ou seja, a existência e os contornos de efetivos riscos impostos aos trabalhadores em relação ao transporte de carga em quantidade superior ao permitido pela lei de trânsito.

Nesse desiderato, impende ressaltar que a demandada, em nenhum momento, nega que os veículos que realizam o transporte de cana-de-açúcar até a sede da usina, por meios próprios, contratação ou de forma autônoma, trafegam com excesso de peso, além do limite máximo permitido de 74 toneladas, conforme previsto no art. 19, inciso I, "a", da Resolução CONTRAN 882, de 13/12/2021 (que revogou a Resolução CONTRAN 211/2006).

Nesse sentido, aliás, os relatórios de pesagem de cana apresentado pela própria parte ré no bojo do inquérito civil (fls. 380/514), a despeito das especificações dos veículos e o tipo de CVC (combinação de veículos de carga) composta totalmente do tipo "rodotrem", demonstram o descumprimento reiterado dos limites de peso legalmente estabelecidos.

Assim, incontroverso o descumprimento das normas de trânsito pela empresa ré, o que por si só bastaria para o reconhecimento judicial do ilícito.

Mas não é só.

A prova técnica apresentada pela própria demandada em relação ao impacto que o peso transportado pelos caminhões exerce sobre a segurança do trabalhador (fls.1295/1348 e 1349/1538), conquanto demonstre a potencial capacidade dos veículos para carregar peso ou imprimir velocidade acima dos limites máximos estabelecidos, não tem o condão de derogar as normas de trânsito.

Com efeito, a norma brasileira não admite o transporte de carga divisível com peso superior a 74 ou 91 toneladas (dependendo do veículo de transporte ou da combinação de veículo de carga), não podendo um estudo técnico se sobrepôr à taxatividade das normas de trânsito e seus regulamentos, mormente considerando que os limites legais estabelecidos para o transporte de carga tem notória finalidade preventiva na segurança no trânsito, com especial ênfase no resguardo da integridade física dos condutores.

Ademais, o risco a que os trabalhadores são expostos quando efetivamente trafegam com excesso de peso não são meras conjecturas ou presunções.

O próprio laudo pericial técnico, firmado por engenheiro mecânico de confiança da empresa demandada, aponta que a sobrecarga de insumos no caminhão aumentou em **até 27% (vinte e sete por cento)** a distância percorrida após a frenagem até a sua mobilização, na velocidade de 60km/h, e de **até 20% (vinte por cento)**, na velocidade de 80km/h. Nesse sentido, convergem os "Testes de Campo" (item 10 Simulações – fls. 1475 e seguintes) realizados em um conjunto mecânico, ora com PBTC de 74 toneladas, ora com PBTC de 100 toneladas, às velocidades de 60 e 80 km/h, com duas repetições em cada caso, apresentando os seguintes resultados, respectivamente (fls. 1477/1478):

*"A CVC com **74 t** de PBTC, trafegando a uma velocidade inicial de **80km/h**, deslocou-se **67,6 e 69,4 m** com tempo de **6,22 e 6,53 s**, respectivamente, após o acionamento dos freios. Nas mesmas condições iniciais, a CVC com **100 t** de PBTC, deslocou-se **80 e 83,2 m** com tempo de **7,87 e 7,91 s**, respectivamente. Estes resultados denotam **diferenças de distância de 12,4 e 13,8 m** e de tempo de **1,65 e 1,38 s** entre os desempenhos aferidos nos dois casos, observados na figura e tabela abaixo."*

*"A CVC com **74 t** de PBTC, trafegando a uma velocidade inicial de **60km/h**, deslocou-se **33 e 46,5 m** com tempo de **3,83 e 5,88 s**, respectivamente, após o acionamento dos freios. Nas mesmas condições iniciais, a CVC com **100 t** de PBTC, deslocou-se **41,9 e 51,6 m** com tempo de **5,03 e 6,2 s**, respectivamente. Estes resultados **denotam***

diferenças de distância de 12,4 e 13,8 m e de tempo de 1,65 e 1,38 s entre os desempenhos aferidos nos dois casos, como observados na figura e tabela abaixo.”

A sobrecarga de peso também acarretou considerável aumento na temperatura do sistema de freios. Nesse sentido, constatou o estudo técnico em exame (pag. 117 - fls. 1465):

“Dessa forma, constata-se que o conjunto veicular combinado de 74t, no momento posterior a frenagem, revelou que o seu sistema de freio chegou a atingir uma temperatura de, aproximadamente, 123°C (cento e vinte e três graus Celsius). Já no conjunto veicular combinado de 101 t, a temperatura chegou a atingir 218°C (duzentos e seis graus Celsius).

Ainda que as temperaturas apuradas sejam suportadas pelos sistemas de freio das combinações veiculares, para o conjunto de 101t o aumento equivale a 77,2%, fato que, à evidência, poderá causar um desgaste mais acentuado no sistema de freios, comprometendo a segurança do motorista.

Além disso, a análise dos relatórios de pesagem de cana, anexados aos autos (fls.380/514), demonstraram que vários desses veículos rodavam com pesos superiores a 100t (vide, por exemplo, a viagem nº 58920, cuja combinação veicular atingiu o peso bruto total de 111,4 toneladas no dia 05/11/2019 - fl. 473; viagem nº 70275, cuja combinação veicular atingiu a somatória de 122,4 toneladas no dia 27/06/2020 – fl. 507), superando a carga máxima utilizada nos testes, circunstância que torna, *no mínimo*, questionáveis os parâmetros máximos de peso utilizados no estudo técnico da empresa e, por consequência, as conclusões apresentadas.

Não bastasse, as simulações das situações avaliadas no estudo técnico apresentado foram levadas a cabo preponderantemente por meio de *software*, sendo que os testes efetuados em campo foram realizados apenas em asfalto seco (fl. 1477), sem levar em consideração outros aspectos que influenciam significativamente as condições de trafegabilidade, como, por exemplo, o transporte em pista molhada. Com efeito, é notório que no tráfego em pista molhada há aumento do risco de derrapagem e diminuição da capacidade de frenagem. De igual sorte, também aumentam consideravelmente o risco de acidentes a existência de areia, detritos, lama ou curvas acentuadas.

Ademais, as normas de trânsito relacionadas ao peso levam em conta diversos aspectos muito além das especificações técnicas do fabricante dos veículos de transporte, como o estado de conservação das estradas, a visibilidade do motorista, a segurança dos demais transeuntes e a intensidade de tráfego médio.

Registre-se, ainda, que embora a norma contida no item 31.12.2 da NR-31 preleione que *“as máquinas, equipamentos e implementos devem ser utilizados segundo as especificações técnicas do fabricante e dentro dos limites operacionais e restrições por ele indicados”*, tal dispositivo não apresenta os efeitos pretendidos pela demandada no sentido de autorizar o pretendido sobrepeso das cargas. Primeiro, porque referida norma trata especificamente das máquinas e implementos agrícolas que trafegam no campo, em ambiente privado ou em vias fechadas à circulação pública, não se sobrepondo à legislação de trânsito, que trata das condições de trafegabilidade dos veículos em vias públicas. Segundo, porque a norma não pode ser interpretada de modo isolada, mas sim de forma sistemática e interdisciplinar com outros dispositivos normativos, pois a tutela da saúde e segurança no trabalho exige seja privilegiada a prevenção e a precaução para se evitar acidentes ou danos à integridade física e à vida do trabalhador.

Portanto, ainda que a frota contratada pela demandada suporte até 160 toneladas de carga, conforme padrões de segurança garantidas pelas mais competentes empresas de fabricação de caminhões, como defende, tal fato não exime a ré do cumprimento do limite legal do peso máximo de transporte estabelecido pelos órgãos nacionais de trânsito, por uma questão de segurança. Aliás, a tal conclusão converge, por analogia, a questão da velocidade nos veículos de passeio, pois em que pese fabricados com potencial para atingir altas velocidades, nem por isso os condutores estão autorizados a exceder o limite legal de velocidade, conforme a via trafegada.

Por fim, o cumprimento do limite legal do peso máximo de transporte de cargas deve ser observado em todos os tipos de rodovias e estradas, pavimentadas ou não, em que transitem os veículos, incluindo os trechos internos, ou seja, os espaços de propriedade particular da demandada, pois em qualquer um deles pode ocorrer danos à integridade física dos empregados ou risco de danos a terceiros. Com efeito, não se pode olvidar que o meio ambiente de trabalho dos motoristas de caminhão engloba todos os locais nos quais os trabalhadores desenvolvem sua atividade laborativa, inclusive as estradas e rodovias, como visto.

Diante do exposto, tudo considerado, reputa-se que o transporte de carga acima dos limites impostos pela legislação brasileira coloca em risco, potencialmente, a segurança e a saúde dos motoristas trabalhadores envolvidos, **impondo à parte demandada USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA a obrigação de garantir a minimização dos riscos a que ficam expostos os condutores de veículos de transporte de cana, cabendo-lhe não determinar, não permitir, nem tolerar que circulem com excesso de peso ou dimensão.**

Sendo assim, acolhem-se os pedidos formulados pela parte autora **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO** para condenar a demandada **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA** ao **cumprimento das seguintes obrigações de fazer e não fazer:**

a) Inserir em todos os veículos e equipamentos de transporte de cana-de-açúcar, em local facilmente visível, a inscrição indicativa do peso máximo da carga permitida, *independentemente* de serem conduzidos por motorista próprio, de terceiro ou condutor autônomo, em veículo próprio ou locado, em conformidade com o art. 157, I, e 235-B, III e IV, da CLT; arts. 117 e 230, XXI, do CTB; item 11.1.3.2 da NR-11; e item 31.5.1 e ss. da NR-31;

b) Não determinar, permitir ou tolerar o transporte de cana-de-açúcar em veículo ou combinações de veículos de carga (CVC) com configurações não homologadas pela autoridade competente, ou com dimensão superior ao limite legal permitido, *independentemente* de serem conduzidos por motorista próprio, de terceiro ou condutor autônomo, em veículo próprio ou locado, em atenção ao art. 157, I e 235-B, I, III e IV, da CLT; itens 31.3.3 e 31.5.1 e ss. da NR-31; item 11.1.3 da NR-11; e arts. 26, II, 99, 100, 102, 103, 105, §3º, 231, II, IV e V, 235 e 257 do CTB, bem como as normas do CONTRAN e do SENATRAM que regulamentam a matéria;

c) Não determinar, permitir ou tolerar o transporte de cana-de-açúcar com carga superior ao patamar máximo de peso, nem excedendo aos limites físicos da carroceria dos veículos de carga e combinações de veículos de carga (CVC), *independentemente* de serem conduzidos por motorista próprio, de terceiro ou condutor autônomo, em veículo próprio ou locado, em conformidade com o art. 157, I e 235-B, I, III e IV, da CLT; itens 31.3.3 e 31.5.1 e ss. da NR-31; item 11.1.3 da NR-11; arts. 26, II, 99, 100, 102, 103, 105, §3º, 231, II, IV e V, 235 e 257 do CTB, bem como as normas do CONTRAN e do SENATRAM que regulamentam a matéria;

d) Manter sistema informatizado que permita a completa identificação dos veículos, ou combinação destes, a ser disponibilizado sempre que solicitado pelas autoridades competentes, contendo, no mínimo, os seguintes dados: **1)** número da viagem; **2)** data e hora de entrada; **3)** nome do motorista; **4)** nome da propriedade de origem da carga; **5)** especificação individualizada da configuração utilizada em cada viagem de acordo com o enquadramento legal; **6)** o correspondente PBTC (Peso Bruto Total Combinado) aplicável; **7)** número de referência de cada unidade de carga pesada; **8)** as placas dos veículos; e **9)** o peso bruto total carregado na viagem, ainda que as pesagens sejam desmembradas;

e) Até o **último dia de fevereiro de cada ano**, encaminhar ao Ministério Público do Trabalho, *por meio de e-mail institucional que será informado*

nos autos, os relatórios de viagens da safra do ano anterior, para todos os conjuntos transportadores, próprios ou de terceiros, extraídos do sistema informatizado com os dados exigidos no item “d”, a serem disponibilizadas em meio eletrônico em formato *pdf* e planilha de dados (excel ou programa correlato), sempre em arquivos desbloqueados.

Na hipótese de eventual legislação superveniente alterar os patamares máximos de PBTC (Peso Bruto Total Combinado) atualmente estabelecidos, a demandada observará as alterações normativas de acordo com a *vacatio legis* estabelecida. Registre-se que atualmente regulamentam a matéria a Resolução CONTRAN 882/2021 (que revogou as Resoluções CONTRAN 210/2006 e 211/2006) e a Portaria 268/2022 do SENATRAN (que revogou a Portaria 63/2009).

Defere-se, ademais, a antecipação dos efeitos da tutela.

Para tanto, fixa-se, a partir da intimação desta decisão, o **prazo máximo de 90 (noventa) dias** para que a parte requerida **USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA** cumpra as obrigações indicadas nos itens “a”, “b”, “c” e “d” supra.

A obrigação indicada no item “e” supra será cumprida a partir do ano de 2024, com as informações da safra do ano corrente a partir do término do prazo anteriormente fixado para o cumprimento da obrigação do item “d” supra. Referida obrigação indicada no item “e” supra será cumprida até o ano de 2029.

Eventual descumprimento das obrigações constantes nos itens “a”, “b” e “c” ensejará a incidência de multa de **R\$1.000,00 (um mil reais)** para cada veículo ou combinação de veículo encontrado (a) sem inscrição indicativa do peso máximo permitido, ou com a inscrição irregular ou deficiente; (b) com dimensão ou configuração irregular; (c) com excesso de peso ou encontrado com carga acima dos limites físicos da carroceria, incidente a cada constatação, além de multa diária de **R\$100,00 (cem reais)** enquanto não regularizadas as respectivas condutas.

Em caso de não cumprimento da obrigação constante no item “d”, fixa-se multa no valor de **R\$10.000,00 (dez mil reais)**, acrescida de multa diária de **R\$100,00 (cem reais)** enquanto não comprovada a implantação do sistema informatizado.

Em caso de não cumprimento da obrigação constante no item “e”, fixa-se multa no valor de **R\$20.000,00 (vinte mil reais)**, acrescida de multa diária de **R\$200,00 (duzentos reais)** enquanto não comprovado o fornecimento dos relatórios de viagens com todas as informações determinadas.

A parte demandada deverá comprovar tempestivamente nos autos o cumprimento das obrigações. Comprovado o cumprimento, compete ao

Ministério Público do Trabalho, tendo em vista os termos do art. 8º da Lei Complementar nº 75/1993, promover futuras fiscalizações.

Do dano moral coletivo

O dano moral coletivo é a violação a interesses ou direitos difusos ou coletivos, cuja reparação encontra-se prevista no art. 5º, X, da Constituição Federal e arts. 186 e 927 do Código Civil.

Assim, o reconhecimento do dano moral coletivo e, por conseguinte, da respectiva reparação extrapola o conceito de sofrimento ou dor pessoal, pois atinge a dignidade dos membros de uma coletividade.

Neste contexto, a coletividade é tida por moralmente ofendida a partir do fato objetivo da violação da ordem jurídica.

Esta é a situação dos presentes autos.

Com efeito, restou evidenciado a conduta reiterada da parte demandada em relação ao descumprimento das normas de saúde e segurança do meio ambiente de trabalho dos trabalhadores que lhe prestam serviços, ainda que por meio de empresas interpostas, permitindo o transporte de cana-de-açúcar em peso superior ao permitido por lei.

Assim agindo, a parte demandada tem exposto tais trabalhadores e a coletividade à ocorrência de acidentes, com potencial risco de mortes ou lesões graves.

Logo, evidenciado o dano à coletividade, a responsabilização da demandada é de rigor, eis que a empregadora é a responsável pela administração do meio ambiente do trabalho.

Por conseguinte, com fundamento no art. 944 e parágrafo único e no art. 953, parágrafo único, ambos do Código Civil, fixa-se a indenização por dano moral coletivo em **R\$80.000,00** (oitenta mil reais).

Referida indenização, em valor já atualizado nesta data, é fixada tendo em vista as particularidades da causa, levando-se em consideração alguns critérios, dentre os quais a natureza e extensão do dano, as condições dos ofendidos e a capacidade econômica do ofensor, assim como os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade.

Além disso, a reparação não deve ser fixada em valor exorbitante, tampouco inexpressivo, sob pena de tornar inócua a condenação e, ainda, descaracterizar seu caráter inibitório.

Nesse contexto, e considerando-se a capacidade econômica do réu e a gravidade do dano e, considero razoável o valor fixado, sendo proporcional ao caráter satisfativo e suficiente para desencorajar a reiteração da conduta ilícita.

A destinação das eventuais **multas arrecadadas, bem como da indenização por dano moral coletivo** será deliberada oportunamente, com ciência ao Ministério Público do Trabalho, privilegiando-se programas e entidades que atuam na proteção do meio ambiente do trabalho ou na proteção aos direitos ou interesses difusos e coletivos ou ainda destinação outra com o fim de beneficiar a comunidade da área da jurisdição desta Vara do Trabalho de Fernandópolis, como forma de recomposição do bem lesado.

Das limitações

Os valores das parcelas deferidas nessa decisão, antes da aplicação da correção monetária e juros, independente dos demais critérios fixados para as pertinentes apurações, deverão permanecer adstritos ao limite de cada importância efetivamente indicada nas respectivas pretensões deduzidas na inicial (arts. 840, § 1º e 852-B, I, da CLT). De igual sorte, o montante bruto das parcelas deferidas, antes da aplicação da correção monetária e juros, permanecerá cingido ao valor atribuído à causa, pois tal montante corresponde ao preciso *proveito econômico perseguido pelo autor* (art. 292 do CPC).

Com efeito, deve-se respeitar os *limites propostos pelas partes* e a proibição de condenação do réu *em quantidade superior ao que lhe foi demandado* (arts. 141 e 492 do CPC, aplicados subsidiariamente por força do art. 769 da CLT). Nesse sentido, dentre inúmeros precedentes do C. TST, podem ser conferidos: RR-476-22.2012.5.03.0030, Rel. Min. Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira, 3ª Turma, DEJT 24/04/2015; RR-1408-75.2010.5.03.0031, Rel. Min. Maria de Assis Calsing, 4ª Turma, DEJT 03/04/2012; RR-178200-85.2005.5.15.0042, Rel. Min. Aloysio Corrêa da Veiga, 6ª Turma, DEJT 27/11/2009; RR-679-92.2012.5.15.0080, Rel. Ministro Breno Medeiros, 5ª Turma, DEJT 30/08/2018; RR-10894-51.2014.5.15.0018, 3ª Turma, Rel. Min. Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira, DEJT 24/05/2018.

Da atualização dos créditos

O valor da condenação, parcela a parcela, deverá ser atualizado monetariamente e sofrer a incidência de juros de mora desde a data do

inadimplemento de cada verba até a data do efetivo pagamento dos valores devidos, independente da data em que a parte reclamada eventualmente venha a efetuar o depósito da condenação, observando-se os índices estabelecidos pelo Supremo Tribunal Federal e parâmetros a seguir especificados.

Sendo assim, para efeito da atualização monetária e incidência de juros, fixa-se o termo “*a quo*” na data do vencimento de cada obrigação, ou seja, a partir do momento em que cada prestação se torna exigível, mesmo porque só incorre em mora o devedor ao não efetuar o pagamento no tempo devido (arts. 394 e 397 do Código Civil e Súmula 381 do TST). Aplica-se a mesma regra às eventuais parcelas vincendas, ou seja, aquelas que porventura tenham data de vencimento e exigibilidade superveniente à propositura da ação.

Quanto às eventuais indenizações deferidas por danos, eis que não dizem respeito à obrigação contratual *stricto sensu* e considerando que a respectiva apuração e arbitramento já indicam valores fixados em expressão monetária atual, devem ser corrigidas a partir data da prolação desta decisão (Súmula 439 do TST).

Tendo em vista os efeitos da decisão plenária do Supremo Tribunal Federal, em 18/12/2020, com eficácia *erga omnes* e efeito vinculante, nas Ações Declaratórias de Constitucionalidade 58 e 59, bem como nas Ações Declaratórias de Inconstitucionalidade 5867 e 6021, que conferiu interpretação conforme à Constituição ao art. 879, § 7º, e ao art. 899, § 4º, da CLT, na redação dada pela Lei 13.467 /2017, deve-se aplicar à atualização dos créditos decorrentes de condenação judicial e à correção dos depósitos recursais em contas judiciais na Justiça do Trabalho, até que sobrevenha solução legislativa, **os mesmos índices de correção monetária e de juros vigentes para as condenações cíveis em geral** (art. 406 do Código Civil), quais sejam a incidência do **IPCA-E na fase pré-judicial** e a incidência **da taxa SELIC na fase judicial**. Ademais, nos termos do Acórdão publicado, haverá a **incidência de juros de mora na fase pré-judicial**, com base no *caput* do art. 39 da Lei 8.177/91, ou seja, pela **TRD acumulada** a partir do vencimento da obrigação.

Na eventualidade de haver adimplementos parciais do crédito exequendo, a **imputação do pagamento** deve ser levada a cabo de forma preferencial nos **juros de mora**, consoante regra do art. 354 do Código Civil. Para tal fim, resta reconhecida que a taxa SELIC detém natureza jurídica exclusivamente de juros de mora.

Considerando que o art. 883 da CLT trata individualmente das custas e dos juros de mora da condenação não haverá incidência de juros nas custas e demais despesas processuais, incluídos os honorários periciais (OJ 198 da SDI-1 TST) e eventuais multas, a exemplo daquelas por descumprimento de obrigação de fazer ou

litigância de má-fé, que serão atualizados monetariamente pelo IPCA-E, a partir da sua fixação.

Das contribuições previdenciárias incidentes

Tendo em vista que as parcelas objeto da presente condenação encontram-se excluídas da base de cálculo das contribuições previdenciárias por força do § 9º do art. 28 da Lei 8.212/91, nenhum recolhimento resta a ser efetuado.

Do imposto de renda retido na fonte

Não há que se falar em retenção e recolhimento a título de imposto de renda na fonte, porquanto as verbas deferidas se encontram excluídas do cômputo do rendimento bruto tributável, nos termos do art. 35 do Decreto 9.580/2018.

Da expedição de ofícios

Em virtude da controvérsia existente nos autos, não se vislumbra a violação de preceitos que ensejem a expedição de ofícios.

III - DISPOSITIVO

POSTO ISSO, DECIDE-SE:

I - REJEITAR as PRELIMINARES suscitadas;

II - NÃO RECONHECER QUALQUER PRESCRIÇÃO em relação às pretensões deduzidas neste litígio, nos termos da fundamentação;

III - JULGAR PROCEDENTES os pedidos formulados por **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**, para **CONDENAR USINA OUROESTE - AÇÚCAR E ÁLCOOL LTDA** a **EFETUAR AS SEGUINTE OBRIGAÇÕES**, nos limites e condições da fundamentação, que ficam fazendo parte integrante deste dispositivo:

a) INSERIR em todos os veículos e equipamentos de transporte de cana-de-açúcar, em local facilmente visível, a inscrição indicativa do peso máximo da carga permitida, independentemente de serem eles conduzidos por motorista próprio, de terceiro ou condutor autônomo, em veículo próprio ou locado, em conformidade com o art. 157, inc. I e 235-B, inc. III e IV, da CLT c/c. item 11.1.3.2 da NR-11 e item 31.5.1 e ss. NR-31, e arts. 117 e 230, XXI, do CTB;

b) NÃO DETERMINAR, permitir ou tolerar o transporte de cana-de-açúcar em veículo ou combinações de veículos de carga (CVC) com configurações não homologadas pela autoridade competente, ou com dimensão superior ao limite legal permitido, independentemente de ser ele conduzido por motorista próprio, de terceiro ou condutor autônomo, em veículo próprio ou locado, em atenção ao art. 157, inc. I e 235-B, inc. I, III e IV, da CLT c/c itens 31.3.3 e 31.5.1 e ss. da NR-31, item 11.1.3 da NR-11, e arts. 26, inc. II, 99, 100, 102, 103, 105, §3º, 231, incs. II, IV e V, 235 e 257 do CTB, bem como as normas do CONTRAN e do SENATRAM que regulamentam a matéria;

c) NÃO DETERMINAR, permitir ou tolerar o transporte de cana-de-açúcar com carga superior ao patamar máximo de peso, nem excedendo aos limites físicos da carroceria dos veículos de carga e combinações de veículos de carga (CVC), independentemente de ser ele conduzido por motorista próprio, de terceiro ou condutor autônomo, em veículo próprio ou locado, em conformidade com o art. 157, inc. I e 235- B, inc. I, III e IV, da CLT c.c itens 31.3.3 e 31.5.1 e ss. da NR-31, item 11.1.3 da NR-11, e arts. 26, inc. II, 99, 100, 102, 103, 105, §3º, 231, incs. II, IV e V, 235 e 257 do CTB, bem como as normas do CONTRAN e do SENATRAM que regulamentam a matéria;

d) MANTER sistema informatizado que permita a completa identificação dos veículos, ou combinação destes, a ser disponibilizado sempre que solicitado pelas autoridades competentes, contendo, no mínimo, os seguintes dados: **1)** número da viagem; **2)** data e hora de entrada; **3)** nome do motorista; **4)** nome da propriedade de origem da carga; **5)** especificação individualizada da configuração utilizada em cada viagem de acordo com o enquadramento legal; **6)** o correspondente PBTC (Peso Bruto Total Combinado) aplicável; **7)** número de referência de cada unidade de carga pesada; **8)** as placas dos veículos; e **9)** o peso bruto total carregado na viagem, ainda que as pesagens sejam desmembradas;

e) Até o **último dia de fevereiro de cada ano, encaminhar** ao Ministério Público do Trabalho, *por meio de e-mail institucional que será informado nos autos*, os relatórios de viagens da safra do ano anterior, para todos os conjuntos transportadores, próprios ou de terceiros, extraídos do sistema informatizado com os dados exigidos no item “d”, a serem disponibilizadas em meio eletrônico em formato *pdf* e planilha de dados (excel ou programa correlato), sempre em arquivos desbloqueados.

f) CUMPRIR imediatamente as obrigações, a partir da intimação desta decisão, **no prazo máximo de 90 (noventa) dias**, para a parte requerida **USINA OUROESTE - AÇÚCAR ÁLCOOL LTDA** cumpra as obrigações indicadas nos itens “a”, “b”, “c” e “d” supra. A obrigação indicada no item “e” supra será cumprida a **partir do ano de 2024**, com as informações da safra do ano corrente a partir do término do prazo anteriormente fixado para o cumprimento da obrigação do item “d” supra. Referida obrigação indicada no item “e” supra será cumprida **até o ano de 2029**;

g) PAGAR, em eventual descumprimento das obrigações constantes das letras "a", "b" e "c" **multa de R\$1.000,00 (um mil reais) para** cada veículo ou combinação de veículo encontrado (a) sem inscrição indicativa do peso máximo permitido, ou com a inscrição irregular ou deficiente; (b) com dimensão ou configuração irregular; (c) com excesso de peso e/ou encontrado com carga acima dos limites físicos da carroceria, incidente a cada constatação, além de **multa diária de R\$100,00 (cem reais) reais** enquanto não regularizadas as respectivas condutas;

h) PAGAR, em caso de não cumprimento das obrigações constantes de letras "d", **multa no valor de R\$10.000,00 (dez mil reais)**, acrescida de multa diária de **R\$100,00 (cem reais)** enquanto não comprovada a implantação do sistema informatizado;

i) PAGAR, em caso de não cumprimento da obrigação constante no item "e", multa no valor de **R\$20.000,00 (vinte mil reais)**, acrescida de multa diária de **R\$200,00 (duzentos reais)** enquanto não comprovado o fornecimento dos relatórios de viagens com todas as informações determinadas;

j) PAGAR à parte autora **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**, pelos valores que se apurarem em regular **liquidação por cálculos**, obedecidos os parâmetros fixados na fundamentação para atualização monetária e incidência de juros, as parcelas a seguir elencadas: **indenização por dano moral coletivo, nos termos da fundamentação, cuja destinação, juntamente com eventuais multas arrecadadas, será deliberada oportunamente, com ciência ao Ministério Público do Trabalho, privilegiando-se programas e entidades que atuam na proteção do meio ambiente do trabalho ou na proteção aos direitos ou interesses difusos e coletivos ou ainda destinação outra com o fim de beneficiar a comunidade da área da jurisdição desta Vara do Trabalho de Fernandópolis, como forma de recomposição do bem lesado;**

k) RECOLHER as **custas processuais** calculadas sobre o valor da condenação que ora se arbitra em **R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais)**, no importe de **R\$1.600,00 (um mil, seiscentos reais)**;

Intimem-se as partes.

Cumpra-se. NADA MAIS.

FERNANDOPOLIS/SP, 04 de maio de 2023.

ALESSANDRO TRISTAO



Assinado eletronicamente por: ALESSANDRO TRISTAO - Juntado em: 04/05/2023 06:37:59 - 0cf74ea
<https://pje.trt15.jus.br/pejcz/validacao/23042610373876900000200489055?instancia=1>
Número do processo: 0011798-33.2022.5.15.0037
Número do documento: 23042610373876900000200489055