Ac.-1ªT-Nº 036123 RO-V 00589-2001-010-12-00-7

CONTRATO DE TRABALHO. ALTERAÇÃO. LICITUDE. "Nos contratos individuais de trabalho só é lícita a alteração das respectivas condições por mútuo consentimento, e ainda assim desde que não resultem, direta ou indiretamente, prejuízos ao empregado, sob pena de nulidade da cláusula infringente desta garantia" (art. 468, *caput*, da CLT).

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de **RECURSO ORDINÁRIO VOLUNTÁRIO**, provenientes da Vara do Trabalho de Brusque, SC, sendo recorrente **SANTA TEREZINHA TRANSPORTES TURISMO LTDA. E OUTRO** e recorrido **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**.

O Juízo de primeiro grau julgou procedente a ação civil pública ajuizada pelo Ministério Público do Trabalho, condenando as reclamadas a se absterem de utilizar empregados na função dupla de motorista-cobrador.

Santa Terezinha Transportes e Turismo Ltda. e Santa Luzia Transportes e Turismo Ltda. interpuseram o presente recurso (fls. 511/533).

O Ministério Público do Trabalho apresentou contra-razões (fls. 556-561) e manifestou-se pelo prosseguimento do feito (fl. 566).

É o relatório.

VOTO

Conheço do recurso ordinário por estarem preenchidos os pressupostos legais de admissibilidade. Conheço dos documentos de fls. 534-545, meros precedentes jurisprudenciais.

Conheço das contra-razões por estarem preenchidos os pressupostos legais de admissibilidade.

PRELIMINARES

1. Ilegitimidade passiva

As recorrentes alegam que não podem ocupar o pólo passivo desta ação civil pública. Afirmam que, em face de sua condição de prestadoras de serviços público de transportes, estão sujeitas aos parâmetros estabelecidos pelo Município de Brusque. Aduzem que a supressão dos cobradores foi determinação da Administração Municipal e teve como escopo impedir o aumento no preço das passagens.

Acrescentam, ainda, que a proposta para suprimir os cobradores adveio da empresa Sistema Design, sendo que esta foi contratada pelo Município para a realização de um Plano de Transportes Coletivos. Apontam que, na condição de delegadas, devem observar " (...) *as atribuições e recomendações que lhe foram impostas, sob pena de sujeitarem-se às sanções previstas no art. 38 da Lei Municipal nº 8987/95 (modificada pelo art. 22 da Lei Municipal nº 9648/98).* (fls.513-514).

Por derradeiro, asseveram que estão em um impasse, pois de um lado o Município determina que a responsabilidade para a cobrança de passagens é dos motoristas (obrigação de fazer), e por outro lado a sentença determina a abstenção dos motoristas à cobrança das passagens (obrigação de não fazer).

Diante de tudo isso, requerem a extinção do feito sem julgamento do mérito, nos termos do art. 267, inc. VI do CPC.

Pois bem.

Examinando os autos, depreendo que, em 1998, por iniciativa das reclamadas, os motoristas passaram a exercer, também a função de cobrador, tendo ocorrido a demissão dos cobradores.

Conforme já asseverado pelo Ministério Público do Trabalho e pelo Juízo de origem, em nenhum momento o Município de Brusque determinou a exclusão dos cobradores dos veículos utilizados no transporte urbano. A medida decorreu de determinação específica das empresas recorrentes, exclusivamente.

Em relação às Leis Municipais nº 8987/95 e nº 9648/98, essas normas não prevêem nenhuma disposição no sentido de que fossem suprimidos os cobradores ou de que os motoristas passassem a acumular as duas funções. As referidas leis tratam apenas dos preços das tarifas e de seus reajustes.

No tocante à proposta apresentada pela empresa Sistema Design, constato que não foi juntado qualquer documento expedido pelo Município de Brusque impondo às recorrentes à adoção de medidas referentes à supressão dos cobradores de ônibus. Como dito, as únicas interferências do ente público foram referentes à fixação de tarifas.

Em suma, as recorrentes são as responsáveis pela supressão dos cobradores de ônibus. Em conseqüência, devem ocupar o pólo passivo desta ação civil pública.

Ante o exposto, rejeito a preliminar referente à ilegitimidade passiva.

2. Carência da ação

Nas razões recursais, as reclamadas argúem a carência da ação alegando que, no caso concreto, inexiste direito difuso, coletivo ou individual homogêneo tutelável por ação civil pública. Em conseqüência, o Ministério Público do Trabalho não teria legitimidade para figurar no pólo ativo desta ação.

Os argumentos esposados pelas reclamadas não procedem. Vejamos.

Em primeiro lugar, como bem salientado na sentença atacada, *in verbis*:

> "É evidente que a defesa do interesse dos motoristas de transportes urbanos de um Município envolve interesses difusos, inclusive dos mesmos consumidores citados pelas reclamadas, na medida em que as condições de trabalho dos motoristas reflete direta e imediatamente na qualidade do transporte público" (fls. 485).

Ademais, no processo em referência se busca, também, a defesa de direitos coletivos. O requerimento formulado pelo *Parquet* não se refere apenas aos interesses dos motoristas individualmente, mas de duas categorias: a dos cobradores, que tiveram sua atividade suprimida, perdendo seus empregos, e a dos motoristas, contratados ou que venham a ser contratados, que passaram a efetuar a cobrança das passagens.

Outrossim, entendo que não é possível considerar a pretensão da presente relação jurídica como sendo de direitos individuais homogêneos.

Ressalto que não há a possibilidade de cada trabalhador motorista ingressar com uma ação individual requerendo o mesmo pedido que o formulado pelo *Parquet* nesta ação. Se a pretensão fosse de direito individual homogêneo, as postulações do empregado teriam que se restringir ao seu contrato individual de trabalho. Saliento que este tipo de pedido encontraria o óbice de estipular condições diversas entre os trabalhadores motoristas, gerando desigualdades de atribuições para a mesma atividade a ser desempenhada.

Ademais, como já asseverado, o bem tutelado refere-se a toda a categoria, desde os trabalhadores que atualmente laboram nas empresas recorrentes, bem como aqueles que possam vir a nelas trabalharem.

Como a presente ação versa sobre a tutela de direitos difusos e coletivos, o Ministério Público do Trabalho, nos termos do art. 83, inc. III, da Lei Complementar nº 75/93, tem legitimidade para propor a presente ação civil pública .

Portanto, rejeito a preliminar.

MÉRITO

1. Da responsabilidade do Município

As recorrentes reiteram as alegações esposadas na primeira preliminar, novamente sustentando ser o Município o responsável pela supressão dos cobradores. A matéria já foi acima apreciada. São inconsistentes a ponderação da empresa.

2. Da manutenção dos valores das tarifas

As recorrente asseveram que o projeto de acumulação de funções de motorista-cobrador teve o escopo “proteger o povo“, impedindo o aumento de tarifas.

A questão foi apreciada com uma acuidade ímpar pelo Juízo de primeiro grau, como segue (grifo no original):

> “Três ponderações cabem no que tange à afirmação das reclamadas de que dispensaram todos os cobradores a fim de evitar o aumento das tarifas.
>
> “Primeiro, o que se deve questionar aqui é se é **lícita** ou não a alteração contratual imposta aos motoristas em razão da extinção dos cargos de cobrador. Se se concluir ser ilícita, tal alteração não poderia ter sido empreendida, ainda que isso implicasse o aumento das tarifas. O argumento econômico, relativo ao aumento de preços, não serve para justificar decisão que represente ofensa à lei.
>
> “Cabe à sociedade encontrar os meios de assegurar preços adequados aos serviços públicos sem desobedecer à lei e sem espoliar direitos dos trabalhadores envolvidos nessa prestação de serviços. A sociedade deve ser capaz, por exemplo, de exigir que os serviços públicos sejam administrados de forma satisfatória e tendente a soluções criativas e inteligentes para os problemas de caixa, não limitadas ao arcaico método que vê na dispensa dos empregados o único meio de melhoria dos lucros.
>
> “Note-se, por sinal, que a quase totalidade dos municípios brasileiros possui cobradores nos ônibus e, nem por isso, ali se cobram tarifas fora do normal.

“Segundo: as reclamadas demitiram em 1998 metade de seus empregados, isto é, todos os cobradores, atribuindo aos empregados remanescentes (os motoristas) o serviço antes desempenhado pelos dispensados. Tomou tal atitude ao argumento, como visto, de que pretendia com isso evitar o aumento das tarifas.

“Ocorre que a supressão dos cobradores ocorreu em meados de 1998 e, já em 1999, as tarifas sofreram o primeiro aumento, conforme se demonstrou nos autos.

“A alegação das reclamadas, portanto, não justifica a alteração contratual pois, no final das contas, não foi evitado o aumento das passagens.

“Terceiro: ainda sobre a alegação patronal de que a alteração contratual destinou-se a evitar o aumento das passagens, note-se o seguinte: não são necessários muitos cálculos para se concluir que, ao dispensar quase metade de seu corpo funcional (isto é, todos os cobradores), as reclamadas provocaram uma redução drástica de seus custos, sem reduzir o preço das tarifas (aliás, aumentando-o alguns meses depois).

“O efeito dessa alteração promovida pelas reclamadas em sua folha de pagamento, portanto, foi exatamente o de ampliar a sua margem de lucro. Não é difícil perceber isso: foi reduzido quase à metade seu quadro funcional, com a manutenção da mesma quantidade de serviços prestados e, assim, da mesma receita mensal.

> “A finalidade do projeto implantado pelas reclamadas parece, dessa forma, não ter se destinado a proteger o povo e a impedir o aumento das tarifas, mas antes a aumentar os seus próprios lucros” (fls. 492/494).

Assim, incoerentes são as alegações dos recorridos de que a extinção dos empregos de cobradores teve o escopo de evitar o aumento de tarifas.

3. Da concordância sindical

Alegam as reclamadas a existência de concordância sindical expressa amparando a multicitada supressão dos cobradores (fl. 523).

Pois bem.

Na realidade, os acordos coletivos previam, tão somente, o acréscimo de 2% sobre os salários dos motoristas que exercessem também a função de cobrador (fl. 235).

Entretanto, as normas coletivas devem ser interpretadas de forma restritiva. A cláusula prevendo um acréscimo pecuniário nos salários dos motoristas que exercem, concomitantemente as duas funções, não pode ser interpretada de forma extensiva, de modo a que se entenda que houve, na realidade, uma chancela sindical corroborando o procedimento patronal.

Como bem ressaltado na decisão atacada, *in verbis*:

> “Trata-se [*o acordo coletivo*], como se vê, de uma norma facultativa genérica, que estabelece um direito patrimonial em favor do empregado que **se dispuser** a realizar determinado serviço; mas não se trata, de forma alguma, de

um ato de concordância do Sindicato profissional em relação a um ‘novo sistema’ implantado pela empresa mediante alteração profunda e estrutural dos contratos de trabalho de todos os seus empregados. Na verdade, não consta dos Acordos Coletivos em tela uma única referência às alterações contratuais que são objeto do presente litígio” (fls. 496/497, grifo no original).

Assim, inconsistente a ponderação da empresa.

4. Da concordância dos empregados

Nas razões recursais, aduzem as empresas que os trabalhadores, ao receberem o benefício financeiro decorrente da acumulação das funções de cobrador, concordaram com a alteração contratual. Invocam, o princípio da primazia da realidade, asseverando que ocorreu anuência dos trabalhadores motoristas.

Vejamos.

Um dos elementos configuradores da relação empregatícia é a subordinação dos trabalhadores perante o empregador, sendo que aqueles não podem ser considerados como detentores dos mesmos poderes que este. A partir desta ótica é que cumpre aplicar o princípio da primazia da realidade.

Na situação em tela é evidente o clima de medo, instaurado entre os empregados motoristas, que testemunharam a rescisão contratual de praticamente metade de seus colegas de trabalho, quais sejam, aqueles que desempenhavam a função de cobradores.

Assim, com fulcro no princípio da primazia da realidade, sou levado a concluir exatamente o contrário do aduzido pelas recorridas. Ademais, a entidade sindical, ao ter procurado o Ministério Público, expressa exatamente a indignação da categoria com a situação que se estabeleceu.

5. Da inexistência de prejuízos aos trabalhadores

Sustentam as empresas que a fusão das funções de motorista e de cobrador não ofende os arts. 444 e 468 da CLT. Apontam que a alteração efetuada é lícita e que não foi comprovado nos autos que o serviço de motorista seja incompatível com a sua condição pessoal, a teor do parágrafo único do art. 456 da CLT.

Acrescentam que não há provas de que algum dispositivo legal tenha sido violado com a acumulação de funções e que improcede o argumento de que os serviços desempenhados pelos motoristas duplicaram, pois a cobrança de passagens ocorre com o veículo parado, só ocorrendo a movimentação com o desembarque do último passageiro.

Finalizam afirmando que não houve acréscimo de horários nas jornadas e que a efetuação de descontos por diferença de caixa é «(...) *matéria totalmente estranha aos autos só analisável no caso concreto e em ação individual(....)* »(fl. 528).

Vejamos.

É irrefutável que ocorreu a alteração contratual ilícita, nos termos do art. 468 da CLT, haja vista que as modificações realizadas resultaram claramente em prejuízos aos empregados das empresas, tanto aos cobradores, que perderam seu emprego, quanto aos motoristas, que passaram a exercer outras funções, não condizentes com as atividades de direção do veículo, por si só de alta responsabilidade.

Também nesse tópico, a sentença é irretocável e merece parcial transcrição:

> “Eis o ponto-chave da questão. E aqui parece indiscutível que os trabalhadores foram prejudicados com as mudanças empreendidas pelas reclamadas em seus contratos de trabalho.
>
> “Quanto aos cobradores nem se fala, pois foram simplesmente dispensados, ou seja, perderam seus empregos.
>
> “Quanto aos motoristas, sua nova situação, após as mudanças, já foram objeto de análise há pouco. Tiveram suas tarefas e sua responsabilidade bastante aumentadas: antes só tinham a responsabilidade por dirigir o veículo; depois passaram a responder também pela cobrança das passagens, inclusive em dinheiro, pelo controle da movimentação dentro do carro, pelo controle do acesso de passageiros pela porta de trás do veículo (sem pagar passagem), pelo acesso de passageiros ao veículo sem pagar ‘forçando’ as velhas catracas (que não foram trocadas), sem falar na responsabilidade pelas diferenças de caixa, pela guarda, transporte e contabilidade básica dos valores recebidos.
>
> “O acréscimo salarial de 2% sobre o piso (aproximadamente R$ 8,00 mensais) evidentemente não remunera as novas tarefas, riscos e responsabilidades incorporados ao contrato de trabalho dos motoristas. Basta observar que, até a mudança, as reclamadas pagavam

salários integrais (bem superiores aos referidos R$ 8,00) para empregados cuja função era justa e unicamente a de cobrador. A empresa trocou cada salário (de cobrador) de R$ 300,00 (mais encargos) por um acréscimo salarial de R$ 8,00 ao motorista.

“Além disso, é de se notar que esses R$ 8,00 mensais acabavam sendo consumidos com os próprios descontos de diferenças de caixa, pelas quais os motoristas passaram a responder. O motorista Samuel disse ter sofrido, apenas num dia, o desconto de R$ 18,00 a título de diferenças verificadas na catraca de seu ônibus.

“As reclamadas afirmam que o novo sistema melhorou as condições de trabalho dos motoristas porque ‘agora não acontecem mais discussões’ e ‘o motorista passou a ter mais tranqüilidade [pois] passou a ter contato direto com os passageiros’ (fl. 104).

“A argumentação patronal não tem respaldo probante, especialmente se articulada a uma outra afirmação constante da defesa no sentido de que ‘não há diferença alguma entre cobrar a passagem ou apanhar o passe da mão do passageiro’.

“É dispensável uma análise mais profunda deste ponto, por se tratar de fato absolutamente óbvio que a alteração contratual dos motoristas não teve nenhum ponto positivo: os serviços por eles desempenhados foram elevados ao dobro; antes só dirigiam o carro, agora precisam fazer a cobrança das passagens, fazer o troco, impedir a entrada sorrateira de passageiros pela porta anterior do ônibus (o

que fazem decerto pelo espelho retrovisor), controlar sozinho o comportamento dos passageiros dentro do coletivo, etc.

“A diferença ‘entre cobrar a passagem ou apanhar o passe da mão do passageiro’ — que as reclamadas negam existir — está no fato de que, ao receber em dinheiro, o motorista precisa contar e devolver o troco ao passageiro (tempo em que obviamente não pode, ou não deve, continuar o trajeto), além do que a posse de dinheiro expõe o empregado a um risco maior de assalto.

“Os argumentos das reclamadas, destarte, não encontram sustentação lógica.

“Quanto às alegações de que a extinção do cargo de cobrador representa um ‘sistema novo’ que vem sendo implantado nos transportes coletivos, as reclamadas só foram capazes de apontar uma cidade no País que adotou tal modelo: Araucária, no Paraná (fl. 106) — não tendo feito prova, por sinal, nem da efetiva implantação nessa cidade nem dos efeitos pretensamente positivos do ‘novo sistema’.

“Nada parece indicar, no caso dos autos, ter havido de fato um estudo e um planejamento para a implantação de um ‘novo sistema’, bastando observar que nem sequer as catracas dos ônibus foram alteradas (fl. 270). O que houve foi simplesmente um corte de quase metade dos empregados (isto é, os cobradores), com a manutenção dos mesmos serviços (e portanto da mesma receita bruta) e a redistribuição das tarefas entre os empregados remanescentes (isto é, os motoristas).

> “Neste ponto, constato que as próprias reclamadas de certa forma reconheceram que a implantação de um pretenso ‘novo sistema’ dependeria no mínimo da readaptação física dos carros coletivos, tanto que em dado momento afirmaram que ‘está sendo estudada [a implantação de catracas eletrônicas]” (fl. 103).
>
> “É notório, portanto, o prejuízo causado aos empregados pela alteração imposta pelas reclamadas aos contratos de trabalho” (fls. XX/XX).
>
> Ante o exposto, são inconsistentes as ponderações da ré.

6. Da ofensa à segurança pública

Sustentam as recorrentes que não restou demonstrado que os motoristas de ônibus, com a acumulação de funções, estejam pondo em risco a segurança pública no Município, causando prejuízos à comunidade.

Todavia, contrariamente ao sustentado pelas reclamadas, é inquestionável que o acúmulo de funções em qualquer atividade provoca um aumento de tensão e estresse laboral.

O motorista, ao efetuar a cobrança, deixa de concentrar seus esforços na sua atividade fim, dirigir com a prudência que lhe é exigida no trânsito, e passa a preocupar-se com o controle de caixa.

Portanto, os riscos aumentaram não apenas para os passageiros que estão usufruindo do transporte, mas, também, para a comunidade em geral.

Ademais, entendo que, de fato, a dupla função motorista-cobrador ofende a legislação federal de trânsito. Novamente invoco as razões de decidir do Ex.mo Juiz Roberto Basiloni Leite, prolator da sentença, *in verbis*:

> "Não bastasse isso (ou seja, não bastasse a afronta às normas de tráfego considerando-se o veículo em movimento), o 'novo sistema' implantado pelas reclamadas ofende as normas de trânsito nos momentos de parada que o ônibus efetua nos pontos de embarque e desembarque de passageiros. Isso porque o Código Nacional de Trânsito define, em seu Anexo I, o significado do termo 'parada' para efeito jurídico: parada é a 'imobilização do veículo com a finalidade e pelo tempo estritamente necessário para efetuar embarque ou desembarque de passageiros'.
>
> A 'parada', portanto, nos termos da legislação de trânsito, não autoriza a cobrança de passagens por parte do motorista do ônibus, pois só permite a 'imobilização do veículo' pelo tempo 'estritamente necessário para embarque ou desembarque de passageiros'.
>
> "Quando o Código de Trânsito dispõe que 'os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de **livre parada** e estacionamento no local da prestação de serviço' (art. 29, inc. VIII), está se referindo a essa 'parada' (que só autoriza o 'embarque e desembarque de passageiros').
>
> "Tanto esse raciocínio está correto que em nenhuma cidade do mundo o motorista de veículo de transporte coletivo realiza a função concomitante de cobrança, com exceção

talvez da cidade de Araucária, no Paraná, segundo afirmação não comprovada das reclamadas.

“Verifica-se a prática desse acúmulo de funções em alguns casos excepcionais, como no das peruas-lotações ou dos microônibus (talvez até por falta de controle e fiscalização), que não se comparam ao caso dos autos, pois compreendem veículos menores, que atendem a um número reduzido de pessoas por viagem. As empresas requeridas respondem por todo o transporte coletivo da região de Brusque.

“Quanto ao “novo sistema” que as reclamadas afirmam que vem sendo pensado pelos especialistas, decerto está querendo se referir ao sistema utilizado à larga na Europa — o qual em nada se equipara aos procedimentos adotadas pelas reclamadas desde 1998.

“Na Europa, o usuário do transporte coletivo não paga a passagem dentro do veículo, mas adquire os bilhetes nos postos de venda situados junto aos pontos de parada dos ônibus. Esses bilhetes sequer são entregues ao motorista, mas são autenticados em máquinas instaladas no interior do ônibus, longe do motorista. O motorista, portanto, concentra-se exclusivamente na tarefa de condução do veículo. Não bastasse isso, as empresas de transportes coletivo na Europa mantém empregados, chamados fiscais, que entram e saem dos ônibus com o objetivo de conferir se os passageiros autenticaram seus *tickets* nas máquinas.

“O que as reclamadas fizeram em 1998 foi simplesmente despedir abruptamente todos os cobradores e informar aos

motoristas que, a partir do dia seguinte, passariam a acumular os serviços de cobrador. Nem mesmo trocaram as velhas catracas, o que faz presumir que os motoristas devem acondicionar os valores recebidos dos usuários em recipientes improvisados ou nos bolsos.

"Como se vê, os 'novos sistemas' de transporte coletivo que os técnicos vêm cogitando não se assemelham em nada aos procedimentos adotados pelas reclamadas, que, como visto, aumentaram os riscos à segurança dos passageiros e do trânsito em geral" (fls. 504/506).

Ante todo o exposto, considero irretocável a sentença recorrida, mantendo-a integralmente. Em conseqüência, nego provimento ao recurso.

Pelo que,

ACORDAM os Juízes da 1ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 12ª Região, por unanimidade de votos, CONHECER DO RECURSO; por igual votação, rejeitar as preliminares de ilegitimidade passiva do Ministério Público do Trabalho e de carência de ação. No mérito, sem divergência, NEGAR-LHE PROVIMENTO. Manter o valor arbitrado na condenação.

Custas na forma da lei.

Intimem-se.

Participaram do julgamento realizado na sessão do dia 11 de fevereiro de 2003, sob a Presidência da Ex.ma Juíza Licélia Ribeiro, os Ex.mos Juízes Marcos Vinicio Zanchetta e Garibaldi Tadeu Pereira Ferreira. Presente o Ex.mo Procurador do Trabalho, Dr. Alexandre Medeiros da Fontoura Freitas.

Florianópolis, 10 de abril de 2003.

MARCOS VINICIO ZANCHETTA
Relator

AGRAVO DE INSTRUMENTO

PROC. Nº TST-AIRR-00.589/2001-010-12-40.1 12ª REGIÃO

AGRAVANTE : SANTA TEREZINHA TRANSPORTES E TURISMO LTDA. E OUTRA

ADVOGADO : DR. ELIAS SOMBRIO

AGRAVADO : MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO DA 12ª REGIÃO

ADVOGADO : DR. ACIR ALFREDO HACK

D E S P A C H O

O TRT da 12ª Região, por meio do acórdão de fls. 589/611, rejeitou as preliminares de ilegitimidade passiva do Ministério Público do Trabalho e de carência de ação, argüidas pelas reclamadas, e negou provimento ao seu recurso ordinário quanto à alteração contratual unilateral por parte das reclamadas, nos termos do art. 468 da CLT.

As reclamadas recorreram de revista, às fls. 616/631, com base no art. 896 da CLT.

O juízo primeiro de admissibilidade, pelo despacho de fls. 635/641, não conheceu do RR, por deserto, já que o valor do depósito recursal não foi completamente atendido, mas emitiu pronunciamento também quanto aos pressupostos intrínsecos de

admissibilidade, afastando a admissão do apelo por divergência jurisprudencial em face dos termos da letra "a" do art. 896 da CLT e por incidência do Enunciado nº 296/TST.

Agravam de instrumento as reclamadas, às fls. 02/14, pretendendo desconstituir o fundamento consignado no despacho denegatório do RR.

Contraminuta às fls. 647/655.

Os autos não foram remetidos ao Ministério Público do Trabalho, porque parte.

Decido.

I - DA PRELIMINAR DE NÃO CONHECIMENTO DO AGRAVO DE INSTRUMENTO

O MPT, agravado, argúi preliminar de não conhecimento do agravo, por falta de indicação da localização das peças no traslado.

Razão não lhe assiste.

As peças obrigatórias, elencadas no inciso I do § 5º do art. 897 da CLT, devem, necessariamente, constar do traslado, mas o fato de não ter sido indicada a localização das peças não justifica o não conhecimento do apelo.

II - DA PRELIMINAR DE DESERÇÃO

O MPT argúi preliminar de não conhecimento do recurso de revista interposto pelas reclamadas, por deserção, sob a alegação de que o depósito não foi completamente atendido.

Razão lhe assiste.

O juízo primeiro de admissibilidade não conheceu do RR por deserto, com base no item nº 139 da Orientação Jurisprudencial da SDI/TST.

As reclamadas sustentam, em razões de agravo de instrumento, que o depósito devido, resultado da diferença entre o valor depositado em face da interposição do RO e o valor

exigido para a interposição do recurso de revista, foi atendido, embora nenhum depósito fosse necessário, já que a condenação foi no sentido de impor aos reclamados uma obrigação de não fazer, estando a pecúnia da condenação relacionada com uma multa em caso do não cumprimento dessa determinação.

Equivocam-se as reclamadas, duas vezes.

A primeira, quando afirmam que o valor devido era da diferença entre o valor do depósito recursal referente ao RO e ao RR.

Se o valor total da condenação não foi atingido com o recolhimento do depósito recursal do RO, é devido, quando da interposição do RR, o recolhimento da diferença entre o valor depositado e o valor total da condenação, ou o valor do depósito recursal referente ao RR.

Como os reclamados apenas depositaram o valor correspondente à diferença entre os valores previstos para o RO e para o RR, que não totalizam o valor da condenação (R$ 20.000,00, fl. 525), configurou-se a deserção apontada por meio do despacho denegatório, em face dos termos do item nº 139 da Orientação Jurisprudencial da SDI/TST. Incide o Enunciado nº 333/TST.

Quanto à alegada desnecessidade de se efetuar qualquer depósito recursal, em face dos termos do Enunciado nº 161/TST, razão também não lhes assiste.

No caso dos autos, não incide o Enunciado nº 161/TST.

Como se constata da sentença de fls. 500/525, a obrigação de não fazer, imposta aos reclamados, se refere à determinação de não utilizar empregados na função dupla de motorista/cobrador, sob pena de arcarem com a multa no valor equivalente a 3.000 Ufir's para cada empregado encontrado exercendo essa dupla função (fl. 525).

O valor da condenação foi arbitrado em separado, decorrente da ação [civil pública proposta pelo MPT] em si, com pedido expresso nesse sentido, no valor de R$ 20.000,00 (vinte mil reais).

Assim, configurada a condenação em pecúnia, era obrigação das reclamadas procederem ao depósito recursal do RR na forma indicada, linhas atrás, sob pena de não conhecimento do apelo por deserção, o que acabou acontecendo.

Preliminar de não conhecimento do RR, por deserção, argüida pelo reclamante MPT, acolhida para que se negue seguimento ao agravo de instrumento interposto.

Por estes fundamentos, e com base no Enunciado nº 333/TST, item nº 139 da Orientação Jurisprudencial da SDI/TST, e arts. 557/CPC e 104, X, do RITST, NEGO SEGUIMENTO ao Agravo de Instrumento.

Publique-se.

Brasília, 06 de abril de 2004.

RIDER DE BRITO

Ministro Relator