



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

# **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista**

## **0010225-38.2022.5.15.0011**

**Relator: BRENO MEDEIROS**

### **Processo Judicial Eletrônico**

**Data da Autuação: 28/08/2024**

**Valor da causa: R\$ 700.000,00**

**Partes:**

**AGRAVANTE: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**

**AGRAVADO: RAIZEN CENTRO-SUL PAULISTA S.A**

**ADVOGADO: LUIZ CARLOS AMORIM ROBORTELLA**



Poder Judiciário  
Justiça do Trabalho  
Tribunal Superior do Trabalho

PROCESSO Nº TST-Ag-AIRR - 0010225-38.2022.5.15.0011

**A C Ó R D ã O**  
**5ª Turma**  
**GMBM/ASM/DS**

**AGRAVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. AÇÃO CIVIL PÚBLICA AJUIZADA PELO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO EM QUE VEICULADA PRETENSÕES DE TUTELA INIBITÓRIA E DE OBRIGAÇÃO DE FAZER EM FACE EMPRESA QUE NÃO EMPREGA MOTORISTAS PARA O TRANSPORTE DE CANA, TAMPOUCO SE APRESENTA COMO TOMADORA DE SERVIÇOS. CONTRATO DE TRANSPORTES. AÇÃO DECLARATÓRIA DE CONSTITUCIONALIDADE Nº 48 JULGADA PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. TESE VINCULANTE FIRMADA PELO PLENO DO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO NO PROCESSO RRAg-0025331-72.2023.5.24.0005. RELAÇÃO JURÍDICA DE NATUREZA COMERCIAL. AUSÊNCIA DE TRANSCENDÊNCIA.** O Ministério Público do Trabalho ajuizou ação civil pública objetivando que a empresa ré adotasse medidas que conferissem maior segurança aos motoristas responsáveis pelo transporte da cana produzida pela requerida. O TRT, reformando a sentença, julgou improcedentes os pedidos formulados na ação civil pública ao fundamento de que o transporte da cana não se dá por empregados da empresa ré, mas por motoristas contratados. De fato, o Supremo Tribunal Federal, no julgamento da Ação Declaratória de Constitucionalidade nº 48, declarou a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007, que trata da disciplina jurídica do contrato de transportes. A Suprema Corte evidenciou que, uma vez preenchidos os requisitos previstos no referido diploma, inexistente liame empregatício entre o motorista e a empresa que contratou o serviço do transporte de cargas. Por sua vez, o Pleno do Tribunal Superior do Trabalho, no exame do Processo RRAg-0025331-72.2023.5.24.0005, firmou a tese vinculante de que o contrato de transporte de cargas, por possuir natureza comercial e não de prestação de serviços, afasta a terceirização prevista na Súmula nº 331 do TST, impedindo a responsabilização subsidiária da parte contratante. Portanto, diante da inexistência de vínculo de emprego entre a ré e os motoristas que realizam o transporte de cana, tampouco de um contrato de prestação de serviços, diante da natureza comercial do contrato de transporte de cargas, a ré, na condição de contratante, não pode ser condenada para responder por dano moral coletivo cumulado com obrigação de fazer e não fazer que, a rigor, sequer lhe pertencem de forma imediata. Logo, estando a pretensão



formulada na ação civil pública em dissonância com o entendimento do STF na ADC 48, bem como com a tese vinculante firmada pelo Pleno do TST no Processo RRAg-0025331-72.2023.5.24.0005, incide a Súmula nº 333 do TST como óbice ao prosseguimento da revista. A existência de obstáculo processual apto a inviabilizar o exame da matéria de fundo veiculada, como no caso, acaba por evidenciar, em última análise, a própria **ausência de transcendência** do recurso de revista, em qualquer das suas modalidades. **Agravo não provido.**

Vistos, relatados e discutidos estes autos de **Agravo em Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº TST-Ag-AIRR - 0010225-38.2022.5.15.0011**, em que é AGRAVANTE **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO** e é AGRAVADO **RAIZEN CENTRO-SUL PAULISTA S.A.**

Trata-se de agravo interposto contra decisão monocrática que negou seguimento ao agravo de instrumento.

Na minuta de agravo, a parte defende a incorreção da r. decisão agravada.

É o relatório.

### **V O T O**

#### **1 - CONHECIMENTO**

Preenchidos os pressupostos de admissibilidade, **conheço** do agravo.

#### **2 – MÉRITO**

A decisão agravada negou seguimento ao recurso, por entender não caracterizada a transcendência das matérias nele veiculadas, sob os seguintes fundamentos:

##### **“DECISÃO**

Trata-se de agravo de instrumento interposto contra decisão que negou seguimento a recurso de revista.

A parte reclamada interpõe recurso de revista adesivo.

Examino.

O recurso de revista que se pretende destrancar foi interposto em face de acórdão publicado na vigência da Lei nº 13.467/2017, que alterou o art. 896-A da CLT, havendo a necessidade de se evidenciar a transcendência das matérias nele veiculadas, na forma do referido dispositivo e dos arts. 246 e seguintes do RITST.

Constato, no entanto, a existência de obstáculo processual apto a inviabilizar o exame das questões veiculadas na revista e, por consectário lógico, a evidenciar a ausência de transcendência do recurso.

Com efeito, a decisão agravada foi proferida nos seguintes termos:

**RECURSO DE: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**

**PRESSUPOSTOS EXTRÍNSECOS**

Recurso tempestivo (decisão publicada em 04/05/2023 - Id ; recurso apresentado em 04/05/2023 - Id 8c2e9ef).

Regular a representação processual (nos termos da Súmula 436, item I /TST).

Isento de preparo (CLT, art. 790-A e DL 779/69, art. 1º, IV).

**PRESSUPOSTOS INTRÍNSECOS**

**DIREITO PROCESSUAL CIVIL E DO TRABALHO (8826)/  
PROCESSO COLETIVO (55596)/ AÇÃO CIVIL PÚBLICA (55597)/  
TUTELA INIBITÓRIA (OBRIGAÇÃO DE FAZER E NÃO FAZER)**

Insurge-se o recorrente contra o v. acórdão que asseverou: Como se verifica, as obrigações de fazer supracitadas foram impostas pela MM. Juíza, "independentemente de (o transporte de cana-de-açúcar) ser ele conduzido por motorista próprio, de terceiro ou condutor autônomo, em veículo próprio ou locado".

Todavia, entendo que o comando sentencial é inexecutável pela reclamada, por se tratar de propriedade de terceiros, já que os veículos que transportam a cana-de-açúcar são terceirizados ou realizados pelos fornecedores da referida matéria prima, não podendo ser transferido à empresa reclamada a responsabilidade de indicar peso máximo de carga permitida, não determinar, permitir ou tolerar o transporte de cana-de-açúcar acima do peso máximo de



carga permitida e em veículos ou combinações de veículos de carga (CVC) com configurações não homologadas pela autoridade competente ou fora dos limites legais, uma vez que se trata de obrigação personalíssima dos proprietários dos veículos.

Determinar que a reclamada cumpra as exigências de norma de trânsito em relação à propriedade de veículo de outrem com as obrigações de fazer impostas pelo julgado, ainda que seja beneficiária da carga transportada, é interferir na atividade de terceiro; o que, inclusive, pode até ensejar o ajuizamento de futuras ações trabalhistas com o pleito de reconhecimento de vínculo de emprego direto dos motoristas terceirizados com a empresa reclamada por fraude à terceirização, diante da existência de subordinação, nos termos do art. 9º da CLT.

Ademais, na ADPF nº 324 do C.TST foi fixada a tese de que "na terceirização, compete à contratante verificar a idoneidade e a capacidade econômica da terceirizada e responder subsidiariamente pelo descumprimento das normas trabalhistas, bem como por obrigações previdenciárias", mais uma vez reforçando a tese de que a reclamada não deve ser responsabilizada diretamente pelo excesso de peso, por não possuir motoristas empregados envolvidos nas atividades de transporte de cana-de-açúcar, sem contar que o próprio MPT deixou claro que houve observância das normas regulamentadoras, em especial, NR 31.

Dessa forma, entendo que as obrigações afetas à fixação de placas nos caminhões, à necessidade de respeito a configurações de acordo com as regras de trânsito e limites legais são acessórias e giram em torno da discussão do limite da carga dos caminhões de propriedade estranha à reclamada, bem como o encaminhamento dos relatórios de viagens das safras anteriores, as quais não podem ser exigidas à recorrente, já que o modus operandi do transporte a ser realizado pelas empresas contratadas não é seu encargo, bem como eventuais fiscalização e penalização no descumprimento das normas de trânsito são de competência da autoridade de trânsito diretamente às donas dos veículos.

Como se depreende, o v. acórdão se fundamentou no conjunto fático-probatório e não violou, de forma direta e literal, os dispositivos constitucionais e legais apontados.

Assim, inadmissível o recurso, pelo teor da Súmula 126 do C. TST e pela ausência dos requisitos exigidos pela alínea "c" do art. 896 da CLT.

Ademais, o recorrente não logrou demonstrar a pretendida divergência jurisprudencial. Os arestos colacionados são inadequados ao confronto, por não preencherem os requisitos do art. 896, "a", da CLT. Por fim, prejudicada a aferição de violação da Convenção 155 da OIT, porque não é hipótese contemplada no art. 896 da CLT.

#### **RESPONSABILIDADE CIVIL DO EMPREGADOR (2567)/ INDENIZAÇÃO POR DANO MORAL**

O v. acórdão não acolheu a indenização por dano moral coletivo, asseverando: Não há nos autos registro de nenhum acidente de trânsito ou acidente de trabalho envolvendo o transporte de cana-de-açúcar em benefício da reclamada, embora potencializado o risco de acidente em relação aos motoristas.

Ademais, como amplamente discutido no tópico anterior, as irregularidades constatadas não são de autoria da empresa recorrente, já que os motoristas do transporte de cana-de-açúcar não são seus empregados, mas terceirizados, autônomos ou dos próprios fornecedores da matéria prima, razão pela qual não há responsabilidade civil.

No que se refere ao não acolhimento da indenização postulada, o v. acórdão se fundamentou no conjunto fático-probatório e não violou, de forma direta e literal, os dispositivos constitucionais e legais apontados.

Assim, inadmissível o recurso, pelo teor da Súmula 126 do C. TST e pela ausência dos requisitos exigidos pela alínea "c" do art. 896 da CLT.

#### **CONCLUSÃO**

**DENEGO** seguimento ao recurso de revista.

Examinando as matérias em discussão, em especial aquelas devolvidas no agravo de instrumento (art. 254 do RITST), observa-se que as alegações nele contidas não logram êxito em infirmar os obstáculos processuais invocados na decisão que não admitiu o recurso de revista.

Dessa forma, subsistindo os óbices processuais invocados pelo primeiro juízo de admissibilidade, os quais adoto como parte integrante desta decisão, inviável se torna o exame da matéria de fundo veiculada no recurso de revista.

Pois bem.

O critério de transcendência é verificado considerando a questão jurídica posta no recurso de revista, de maneira que tal análise somente se dá por esta Corte superior se caracterizada uma das hipóteses previstas no art. 896-A da CLT.



Assim, a existência de obstáculo processual apto a inviabilizar o exame da matéria de fundo veiculada, como no caso, acaba por evidenciar, em última análise, a própria ausência de transcendência do recurso de revista, em qualquer das suas modalidades.

Isso porque não se justificaria a intervenção desta Corte superior a fim de examinar feito no qual não se estaria: a) prevenindo desrespeito à sua jurisprudência consolidada (transcendência política); b) fixando tese sobre questão nova em torno da interpretação da legislação trabalhista (transcendência jurídica); c) revendo valor excessivo de condenação, apto a ensejar o comprometimento da higidez financeira da empresa demandada ou de determinada categoria profissional (transcendência econômica); d) acolhendo pretensão recursal obreira que diga respeito a direito social assegurado na Constituição Federal, com plausibilidade na alegada ofensa a dispositivo nela contido (transcendência social).

Nesse sentido já se posicionou a maioria das Turmas deste TST: Ag-RR - 1003-77.2015.5.05.0461, Relator Ministro: Breno Medeiros, Data de Julgamento: 07/11/2018, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 09/11/2018; AIRR - 1270-20.2015.5.09.0661, Relatora Desembargadora Convocada: Cilene Ferreira Amaro Santos, Data de Julgamento: 07/11/2018, 6ª Turma, Data de Publicação: DEJT 09/11/2018; ARR - 36-94.2017.5.08.0132, Relator Ministro: Ives Gandra Martins Filho, Data de Julgamento: 24/10/2018, 4ª Turma, Data de Publicação: DEJT 26/10/2018; RR - 11200-04.2016.5.18.0103, Relator Desembargador Convocado: Roberto Nobrega de Almeida Filho, Data de Julgamento: 12/12/2018, 1ª Turma, Data de Publicação: DEJT 14/12/2018; AIRR - 499-03.2017.5.11.0019, Relator Ministro: Márcio Eurico Vitral Amaro, Data de Julgamento: 24/04/2019, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 29/04/2019).

Logo, diante do óbice processual já mencionado, não reputo verificada nenhuma das hipóteses previstas no art. 896-A da CLT.

Ante o exposto, com fulcro no art. 118, X, do Regimento Interno desta Corte, nego seguimento ao agravo de instrumento. Prejudicada a análise do recurso de revista adesivo.

### **AÇÃO CIVIL PÚBLICA AJUIZADA PELO MINISTÉRIO PÚBLICO**

### **DO TRABALHO EM QUE VEICULADA PRETENSÕES DE TUTELA INIBITÓRIA E DE OBRIGAÇÃO DE FAZER EM FACE EMPRESA QUE NÃO EMPREGA MOTORISTAS PARA O TRANSPORTE DE CANA, TAMPOUCO SE APRESENTA COMO TOMADORA DE SERVIÇOS. CONTRATO DE TRANSPORTES. AÇÃO DECLARATÓRIA DE CONSTITUCIONALIDADE Nº 48 JULGADA PELO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. TESE VINCULANTE FIRMADA PELO PLENO DO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO NO PROCESSO RRG-0025331-72.2023.5.24.0005. RELAÇÃO JURÍDICA DE NATUREZA COMERCIAL. AUSÊNCIA DE TRANSCENDÊNCIA**

No recurso de revista, a parte indicou ofensa aos arts. 225, § 3º, da Constituição Federal; 4º-C, II e 5º-A, § 3º, da Lei nº 6019/1974; 14, § 1º, da Lei nº 6938/1981; 157, I, da CLT; 257, §§ 4º e 6º, do CTB; 3-C, 4.2 e 17 da Convenção nº 155 da OIT.

No referido recurso, sustentou, em síntese, que “*é dever jurídico do (a) Magistrado (a) promover e proteger os direitos humanos, sobretudo compreendendo a dimensão histórica da construção de um sistema de proteção da dignidade humana*”.

Acrescentou que “*o v. acórdão regional deixou de observar o que determina a Convenção n.º 155 OIT, através da qual foi determinada a definição e execução de política nacional que vise: “prevenir os acidentes e os danos para a saúde que sejam consequência do trabalho, guardem relação com a atividade profissional ou sobrevenham durante o trabalho, reduzindo ao mínimo, na medida do possível, as causas dos riscos inerentes ao meio ambiente do trabalho.*”

Argumentou que “*o Eg. Tribunal de origem entendeu que por não serem empregados da ré, os trabalhadores motoristas não gozam da mesma proteção*”, bem como que “*afastou qualquer responsabilidade da tomadora de serviços no que diz respeito à promoção do meio ambiente de trabalho*”.

Pontuou que “*os fatos referidos na r. sentença não foram afastados pelo v. acórdão regional, antes o contrário, houve confirmação de que os caminhões que transportam a cana-de-açúcar produzida pela ré trafegavam com carga superior ao permitido*” e que “*a própria ré não nega os*





*fatos, a sua defesa limita-se a negar a aplicação da legislação, ou a afirmar que o excesso de peso não acarreta risco aos trabalhadores”.*

*Insistiu que “não há se falar, portanto, em impossibilidade de execução as obrigações pela ré, uma vez que incumbe a ela promoção de meio ambiente de trabalho seguro e saudável.”.*

Na minuta de agravo interno, assevera que o seu recurso ostenta condições de prosseguimento.

### Examino.

O e. TRT consignou, quanto ao tema:

#### “MATÉRIAS COMUNS

#### OBRIGAÇÕES DE FAZER - TERMO INICIAL E ASTREINTES

A reclamada se rebela contra as obrigações de fazer apresentando os seguintes argumentos: 1) a consequência da r. sentença é aumentar o número de veículos nas vias, o que piora a segurança dos motoristas; 2) os veículos utilizados no transporte de cana-de-açúcar possuem dispositivos de segurança diversos, tais como freio ABS, airbag, assistente de subida, controle de tração, barras de proteção, deformação para absorção de impacto, etc, bem como outras inovações tecnológicas; 3) os limites de peso defendidos pelo MPT são muito inferiores aos parâmetros admitidos pelos fabricantes e expressamente por outros países, o que deve ser considerado, nos termos do art. 8º da CLT; 4) a interpretação da Resolução nº 211/2006 que repete os parâmetros consagrados desde a resolução nº 624/83 despreza as inovações tecnológicas; 5) admitir limite de cargas mais elevados significa reduzir o consumo de combustível e a emissão de CO<sub>2</sub>, o que causa danos a vidas e ao meio ambiente; 6) a r. sentença responsabilizou diretamente a empresa com base na subordinação estrutural cujo entendimento encontra-se superado pela ADPF nº 324 do C.TST, bem como registrou que o transporte não era feito pela reclamada, mas por terceirizados ou fornecedores que vendem a matéria prima. Dessa forma, eventual responsabilidade seria subsidiária; 7) a empresa foi condenada sem investigação e ato ilícito prévio por meio de denúncia genérica, dirigida a outras empresas do seu ramo, bem como sem a existência de dano “in abstrato” e risco comprovado.

A reclamada sustenta, também, que há duas espécies de limite de peso para transporte: 1º) um técnico (segurança), informado pelos fabricantes dos veículos e referido na NR-31, a qual foi respeitada; e 2º) imposto por regulamentos de trânsito (segurança de tráfego), que é restrita a vias públicas e contempla inúmeras variáveis.

O limite de peso para transporte previsto na NR-31.14.14, leva em conta diversos aspectos técnicos (INMETRO, ABNT e demais órgãos técnicos do governo e fabricante) e estabelece o limite máximo de peso que pode ser transportado dentro da área interna da propriedade rural (limites operacionais e as restrições dos veículos, reboque e semirreboque) para fins de assegurar a segurança dos trabalhadores, o que a reclamada reforça que fora observado.

Todavia, a reclamada sustenta que, na presente Ação Civil Pública, o Ministério Público do Trabalho advoga em respeito ao PBTC (Peso Bruto Total Combinado, ou seja, que corresponde ao “peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação de um caminhão-trator mais seu semi-reboque ou do caminhão mais o seu reboque ou reboques”) cujo limite protege a durabilidade do pavimento (vias públicas) e não o motorista. Inclusive, esse limite o próprio Código de Trânsito Brasileiro (CTB) autoriza a relativização do PBTC, por meio de uma autorização especial de trânsito (art. 101).

Aduz, ainda, que a r. sentença ignora o pedido as alterações da recentíssima Lei nº 14.299/2021 (conversão da MP nº 1.050/2021) que admitiu limites de tolerância de até 12,5% sobre o limite em cargas acima de 50 toneladas e a Resolução nº 268/2022 que homologa veículos e combinação de veículos de carga até 91 toneladas. Por fim, reforça seu argumento de que o art. 257 e §§ do CTB referem-se à responsabilidade administrativa do transportador e embarcador pela infração de trânsito, a qual deve ser interpretada restritivamente.

Alega erro in judicando e interpretação contra legem ao estender as obrigações de fazer às vias privadas e distorcer o conceito de condomínio, por não haver restrição de movimentação dentro da área interna da propriedade rural e respeito ao item 31.14.14 da NR-31 do MTE; bem como a usurpação da competência administrativa e legislativa desta Justiça Especializada para aplicar normas de trânsito cuja competência é do DNIT e da Polícia Rodoviária Federal (administrativa) e da União (legislativa).

Argumenta que a r. sentença não analisou as medidas de segurança suplementares adotadas pela reclamada, entre elas: 1) safe drive - alertas sonoros e visuais que auxiliam os motoristas na condução dos caminhões; 2) monitoramento por câmeras; 3) inteligência artificial; 4) iluminação adicional; e 5) prevenção à soltura de rodas e movimentos involuntários.



Com isso, requer que sejam afastadas as obrigações de fazer impostas por entender que não há risco de lesão ao bem coletivo e, de forma consequente, as astreintes fixadas, argumentando a violação à proporcionalidade, razoabilidade e aos limites da lide.

Por sua vez, o MPT pretende que o termo inicial das obrigações de fazer e não fazer não seja condicionado ao trânsito em julgado da r. sentença, garantindo eficácia imediata do decum, a partir da publicação da sentença de 1º grau.

Pois bem.

A questão principal da presente Ação Civil Pública é a análise do excesso de peso dos caminhões que transportam cana-de-açúcar para a empresa reclamada.

De fato, a segurança do meio ambiente de trabalho é prevista na Constituição Federal e na legislação infraconstitucional, sendo que o transporte de cargas em sobrepeso, além de causar dano ao pavimento e ao próprio veículo, põe em risco a vida do motorista do caminhão, tendo em vista a redução na capacidade de frenagem do veículo, a instabilidade do conjunto, entre outros fatores negativos decorrentes do excesso de peso.

Ocorre que, no presente feito, não restou demonstrada a existência de motoristas empregados da empresa recorrente, senão vejamos.

Por meio da farta documentação juntada ao processo, em especial, os documentos requeridos na Audiência Coletiva realizada pelo MPT, contrato de prestação de serviços de transporte de cana-de-açúcar e dois contratos de compra e venda da cana-de-açúcar, esses dois últimos incluído o transporte da matéria prima pelo fornecedor, realizados com a empresa reclamada referentes às safras de 2018/2019 a 2023/2024 e das safras de 2019/2020 a 2025/2026, respectivamente, verifica-se que o transporte da cana-de-açúcar não era feito pelos empregados da reclamada e nem de sua propriedade os caminhões que transportavam a matéria prima, mas sim realizados por motoristas terceirizados, fornecedores e/ou condutores autônomos contratados - fato, inclusive, reconhecido pelo MPT e no julgado, levando a r. sentença impor as seguintes obrigações:

- 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, no prazo de 60 dias contados do trânsito em julgado da presente decisão, sob pena de multa de R\$2.000,00, para cada veículo ou combinação de veículo de carga encontrado em situação irregular;

- 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, 31.17.1 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, Resoluções nº 872/2021 e 882/2021 do CONTRAN e Portaria nº 63/2009, e Anexos, no prazo de 60 dias contados do trânsito em julgado da presente decisão, sob pena de multa de R\$5.000,00, para cada veículo ou combinação de veículo de carga encontrado em situação irregular;

- 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, 31.17.1 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, Resoluções nº 872/2021 e 882/2021 do CONTRAN e Portaria nº 63/2009, e Anexos, no prazo de 60 dias contados do trânsito em julgado da presente decisão, sob pena de multa de R\$5.000,00, para cada veículo ou combinação de veículo de carga encontrado em situação irregular;

- independente do trânsito em julgado, até 28 de fevereiro de cada ano, iniciando em 28/02/2023 e finalizando em 28.02.2028, encaminhar ao Ministério Público do Trabalho os relatórios de viagens da safra anterior, para todos os conjuntos transportadores de cana-de-açúcar, próprios ou de terceiros, extraídos do sistema informatizado da ré, a serem disponibilizadas em meio magnético em formato PDF e/ou banco de dados (Excel), sempre em arquivos desbloqueados, sob pena de multa de R\$10.000,00, por descumprimento. (g.s.n)

Como se **verifica, as obrigações de fazer supracitadas foram impostas pela MM. Juíza, "independentemente de (o transporte de cana-de-açúcar) ser ele conduzido por motorista próprio, de terceiro ou condutor autônomo, em veículo próprio ou locado".**

**Todavia, entendo que o comando sentencial é inexecutável pela reclamada, por se tratar de propriedade de terceiros, já que os veículos que transportam a cana-de-açúcar**



**são terceirizados ou realizados pelos fornecedores da referida matéria prima, não podendo ser transferido à empresa reclamada a responsabilidade de indicar peso máximo de carga permitida, não determinar, permitir ou tolerar o transporte de cana-de-açúcar acima do peso máximo de carga permitida e em veículos ou combinações de veículos de carga (CVC) com configurações não homologadas pela autoridade competente ou fora dos limites legais, uma vez que se trata de obrigação personalíssima dos proprietários dos veículos.**

**Determinar que a reclamada cumpra as exigências de norma de trânsito em relação à propriedade de veículo de outrem com as obrigações de fazer impostas pelo julgado, ainda que seja beneficiária da carga transportada, é interferir na atividade de terceiro; o que, inclusive, pode até ensejar o ajuizamento de futuras ações trabalhistas com o pleito de reconhecimento de vínculo de emprego direto dos motoristas terceirizados com a empresa reclamada por fraude à terceirização, diante da existência de subordinação, nos termos do art. 9º da CLT.**

Ademais, na ADPF nº 324 do C.TST foi fixada a tese de que "na terceirização, compete à contratante verificar a idoneidade e a capacidade econômica da terceirizada e responder subsidiariamente pelo descumprimento das normas trabalhistas, bem como por obrigações previdenciárias", mais uma vez reforçando a tese de que a reclamada não deve ser responsabilizada diretamente pelo excesso de peso, por não possuir motoristas empregados envolvidos nas atividades de transporte de cana-de-açúcar, sem contar que o próprio MPT deixou claro que houve observância das normas regulamentadoras, em especial, NR 31.

**Dessa forma, entendo que as obrigações afetas à fixação de placas nos caminhões, à necessidade de respeito a configurações de acordo com as regras de trânsito e limites legais são acessórias e giram em torno da discussão do limite da carga dos caminhões de propriedade estranha à reclamada, bem como o encaminhamento dos relatórios de viagens das safras anteriores, as quais não podem ser exigidas à recorrente, já que o modus operandi do transporte a ser realizado pelas empresas contratadas não é seu encargo, bem como eventuais fiscalização e penalização no descumprimento das normas de trânsito são de competência da autoridade de trânsito diretamente às donas dos veículos.**

Nesse sentido, é o entendimento deste Regional, no v. acórdão da 4ª Câmara/ 2ª Turma, proferido na Ação Civil Pública nº 0010835-40.2017.5.15.0024, de relatoria do Desembargador Dagoberto Nishina Azevedo, julgado em 17/08/2020 (DEJT 17/09/2020).

Verifico ainda que, no presente feito, foram indeferidas as provas técnicas, orais e ofícios às autoridades competentes de trânsito para fins de comprovar a propriedade dos veículos, a existência de multas de trânsito pelo excesso de peso nos caminhões e ocorrência de acidentes. Com isso, concluo que se trata mais de uma questão administrativa em relação ao peso dos caminhões do que uma lesão a direito coletivo, não havendo prova robusta e concreta para justificar o cumprimento mandamental estabelecido no julgado, ou seja, a responsabilização direta da recorrente.

Portanto, dou provimento ao recurso da reclamada para afastar as obrigações de fazer estabelecidas na r. sentença.

Prejudicada a análise da questão referente às astreintes, em vista da absolvição da reclamada de todas as condenações impostas na origem, bem como a análise do recurso do MPT sobre o termo inicial das obrigações de fazer." (destaques acrescidos)

O acórdão atinente aos embargos de declaração foi exarado nos seguintes

termos:

#### "VOTO

Conheço dos embargos, haja vista que preenchidos os pressupostos de admissibilidade.

A análise dos embargos de declaração das partes será analisada em conjunto diante da identidade e correlação das matérias alegadas como "supostamente" omissas.

A recorrida, BIOSEV, opôs os embargos de declaração alegando omissão nas seguintes matérias: a) os critérios fixados em normas de trânsito se aplicam apenas a vias públicas; b) as normas de trânsito excepcionam a possibilidade de transporte em qualquer peso mediante autorização específica (art. 101 do CTB); c) a inicial alude limite fixo, mas há outros previstos em normas de trânsito, inclusive, admitindo-se a tolerância de até 12,5% em excesso (Resolução 872/2021 do CONTRAN e Lei 14.229/2021); d) efeito erga omnes da decisão do E. STF na ADI 3.961 e ADC 48 que abrange os motoristas autônomos.

Não há que se falar em omissão na declaração sobre a aplicação das normas de trânsito, apenas, nas vias públicas e o limite do peso a ser transportado, já que se tratam de normas que fogem da competência desta Justiça Especializada, como bem analisou o v. acórdão, no capítulo da suposta alegação de "incompetência material", esta relatora entendeu que a competência da Justiça do Trabalho se refere à proteção do meio ambiente de trabalho seguro e preservação da integridade física dos motoristas que atuam em benefício da empresa ré (art. 114, I e IX da CR, jurisprudência do E. STF e C.TST).

Quanto ao efeito erga omnes das decisões do E. STF sobre os motoristas autônomos (ADC 58 e ADI 3961/DF), ressalto que se refere, em tese, à incompetência da Justiça do Trabalho por se tratar de uma relação comercial de natureza civil (e não uma relação de trabalho/emprego) e, mais uma vez, esta relatora registra que a matéria da presente Ação Civil





Pública é a proteção do meio ambiente de trabalho, ou seja, questões relativas à saúde, segurança e higiene do trabalho cuja competência é desta Justiça Especializada - art. 114, I, VI e IX, CR -, ainda que não haja relação de emprego ou de trabalho.

Por sua vez, o autor da Ação Civil Pública, MPT, opôs os embargos de declaração alegando as seguintes omissões: a) acerca das provas produzidas em juízo, em especial, quanto aos documentos juntados pela reclamada (Relatório de pesagens, ids. 4d0e7c1 a 36c6cd2, e Estudo Técnico, ids. 3751b72 a fbd4861) e o fundamento da origem quanto a essas provas; b) aplicação do princípio da precaução em matéria ambiental (art. 225, §1º, VI, CR) e c) aplicação das normas internacionais e nacionais acerca da responsabilidade da ré como beneficiária dos serviços, tomadora de serviços ou embarcadora (Convenção nº 155 da OIT, arts. 3º.c, 4 e 17; art. 225, §3º, CR, art. 14, §1º, da Lei 6938/81, arts. 157, I, da CLT, 927, do CC e 257, §§4º e 6º do CTB; e item 5.48 e seguintes da Norma Regulamentadora nº 05). Por fim, prequestiona a matéria.

Assim constou no v. acórdão de id. 740b67b, *in litteris*:

A questão principal da presente Ação Civil Pública é a análise do excesso de peso dos caminhões que transportam cana-de-açúcar para a empresa reclamada.

De fato, a segurança do meio ambiente de trabalho é prevista na Constituição Federal e na legislação infraconstitucional, sendo que o transporte de cargas em sobrepeso, além de causar dano ao pavimento e ao próprio veículo, põe em risco a vida do motorista do caminhão, tendo em vista a redução na capacidade de frenagem do veículo, a instabilidade do conjunto, entre outros fatores negativos decorrentes do excesso de peso.

Ocorre que, no presente feito, não restou demonstrada a existência de motoristas empregados da empresa recorrente, senão vejamos.

Por meio da farta documentação juntada ao processo, em especial, os documentos requeridos na Audiência Coletiva realizada pelo MPT, contrato de prestação de serviços de transporte de cana-de-açúcar e dois contratos de compra e venda da cana-de-açúcar, esses dois últimos incluído o transporte da matéria prima pelo fornecedor, realizados com a empresa reclamada referentes às safras de 2018/2019 a 2023/2024 e das safras de 2019/2020 a 2025/2026, respectivamente, verifica-se que o transporte da cana-de-açúcar não era feito pelos empregados da reclamada e nem de sua propriedade os caminhões que transportavam a matéria prima, mas sim realizados por motoristas terceirizados, fornecedores e/ou condutores autônomos contratados - fato, inclusive, reconhecido pelo MPT e no julgado, levando a r. sentença impor as seguintes obrigações:

- 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, no prazo de 60 dias contados do trânsito em julgado da presente decisão, sob pena de multa de R\$2.000,00, para cada veículo ou combinação de veículo de carga encontrado em situação irregular;

- 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, 31.17.1 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, Resoluções nº 872/2021 e 882/2021 do CONTRAN e Portaria nº 63/2009, e Anexos, no prazo de 60 dias contados do trânsito em julgado da presente decisão, sob pena de multa de R\$5.000,00, para cada veículo ou combinação de veículo de carga encontrado em situação irregular;

- 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, 31.17.1 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, Resoluções nº 872/2021 e 882/2021 do CONTRAN e Portaria nº 63/2009, e Anexos, no prazo de 60 dias contados do trânsito em julgado da presente decisão, sob pena de multa de R\$5.000,00, para cada veículo ou combinação de veículo de carga encontrado em situação irregular;



- independente do trânsito em julgado, até 28 de fevereiro de cada ano, iniciando em 28/02/2023 e finalizando em 28.02.2028, encaminhar ao Ministério Público do Trabalho os relatórios de viagens da safra anterior, para todos os conjuntos transportadores de cana-de-açúcar, próprios ou de terceiros, extraídos do sistema informatizado da ré, a serem disponibilizadas em meio magnético em formato PDF e/ou banco de dados (Excel), sempre em arquivos desbloqueados, sob pena de multa de R\$10.000,00, por descumprimento. (g.s.n)

Como se verifica, as obrigações de fazer supracitadas foram impostas pela MM. Juíza, "independentemente de (o transporte de cana-de-açúcar) ser ele conduzido por motorista próprio, de terceiro ou condutor autônomo, em veículo próprio ou locado".

Todavia, entendo que o comando sentencial é inexecutável pela reclamada, por se tratar de propriedade de terceiros, já que os veículos que transportam a cana-de-açúcar são terceirizados ou realizados pelos fornecedores da referida matéria prima, não podendo ser transferido à empresa reclamada a responsabilidade de indicar peso máximo de carga permitida, não determinar, permitir ou tolerar o transporte de cana-de-açúcar acima do peso máximo de carga permitida e em veículos ou combinações de veículos de carga (CVC) com configurações não homologadas pela autoridade competente ou fora dos limites legais, uma vez que se trata de obrigação personalíssima dos proprietários dos veículos.

Determinar que a reclamada cumpra as exigências de norma de trânsito em relação à propriedade de veículo de outrem com as obrigações de fazer impostas pelo julgado, ainda que seja beneficiária da carga transportada, é interferir na atividade de terceiro; o que, inclusive, pode até ensejar o ajuizamento de futuras ações trabalhistas com o pleito de reconhecimento de vínculo de emprego direto dos motoristas terceirizados com a empresa reclamada por fraude à terceirização, diante da existência de subordinação, nos termos do art. 9º da CLT.

Ademais, na ADPF nº 324 do C.TST foi fixada a tese de que "na terceirização, compete à contratante verificar a idoneidade e a capacidade econômica da terceirizada e responder subsidiariamente pelo descumprimento das normas trabalhistas, bem como por obrigações previdenciárias", mais uma vez reforçando a tese de que a reclamada não deve ser responsabilizada diretamente pelo excesso de peso, por não possuir motoristas empregados envolvidos nas atividades de transporte de cana-de-açúcar, sem contar que o próprio MPT deixou claro que houve observância das normas regulamentadoras, em especial, NR 31.

Dessa forma, entendo que as obrigações afetas à fixação de placas nos caminhões, à necessidade de respeito a configurações de acordo com as regras de trânsito e limites legais são acessórias e giram em torno da discussão do limite da carga dos caminhões de propriedade estranha à reclamada, bem como o encaminhamento dos relatórios de viagens das safras anteriores, as quais não podem ser exigidas à recorrente, já que o modus operandi do transporte a ser realizado pelas empresas contratadas não é seu encargo, bem como eventuais fiscalização e penalização no descumprimento das normas de trânsito são de competência da autoridade de trânsito diretamente às donas dos veículos.

Nesse sentido, é o entendimento deste Regional, no v. acórdão da 4ª Câmara/ 2ª Turma, proferido na Ação Civil Pública nº 0010835-40.2017.5.15.0024, de relatoria do Desembargador Dagoberto Nishina Azevedo, julgado em 17/08/2020 (DEJT 17/09/2020).

Verifico ainda que, no presente feito, foram indeferidas as provas técnicas, orais e ofícios às autoridades competentes de trânsito para fins de comprovar a propriedade dos veículos, a existência de multas de trânsito pelo excesso de peso nos caminhões e ocorrência de acidentes. Com isso, concluo que se trata mais de uma questão administrativa em relação ao peso dos caminhões do que uma lesão a direito coletivo, não havendo prova robusta e concreta para justificar o cumprimento mandamental estabelecido no julgado, ou seja, a responsabilização direta da recorrente.

Portanto, dou provimento ao recurso da reclamada para afastar as obrigações de fazer estabelecidas na r. sentença.

Prejudicada a análise da questão referente às astreintes, em vista da absolvição da reclamada de todas as condenações impostas na origem, bem como a análise do recurso do MPT sobre o termo inicial das obrigações de fazer.

No presente caso, é nítida a intenção da embargante em reformar a decisão embargada mediante reanálise de teses, desservindo os embargos de declaração para tanto.

**Apenas a título de esclarecimentos, o v. acórdão entendeu que no presente caso não se tratou de um questão de lesão a direitos coletivos, mas administrativa quanto aos pesos dos caminhões que envolve a propriedade de veículos de terceiros, razão pela qual julgou improcedente a Ação Civil Pública.**



Ademais, não há que se falar em aplicação do princípio da precaução, das normas internacionais e nacionais de responsabilização quando ausente e inexistente prova produzida sobre o registro de algum acidente de trânsito ou acidente de trabalho envolvendo o transporte de cana-de-açúcar em benefício da empresa recorrida, BIOSEV, e mais uma vez, esta relatora deixa claro que se trata de questão administrativa, modus operandi das empresas contratadas, cujas obrigações de cumprir normas de transporte são das empresas do ramo e fiscalizadas pela autoridade competente de trânsito.

Quanto à omissão nas provas produzidas no processo (documentos juntados pela empresa e fundamento da r. sentença), expressamente, o v. acórdão registrou que:

(...) o comando sentencial é inexecutável pela reclamada, por se tratar de propriedade de terceiros, já que os veículos que transportam a cana-de-açúcar são terceirizados ou realizados pelos fornecedores da referida matéria prima, não podendo ser transferido à empresa reclamada a responsabilidade de indicar peso máximo de carga permitida, não determinar, permitir ou tolerar o transporte de cana-de-açúcar acima do peso máximo de carga permitida e em veículos ou combinações de veículos de carga (CVC) com configurações não homologadas pela autoridade competente ou fora dos limites legais, uma vez que se trata de obrigação personalíssima dos proprietários dos veículos.

Determinar que a reclamada cumpra as exigências de norma de trânsito em relação à propriedade de veículo de outrem com as obrigações de fazer impostas pelo julgado, ainda que seja beneficiária da carga transportada, é interferir na atividade de terceiro; o que, inclusive, pode até ensejar o ajuizamento de futuras ações trabalhistas com o pleito de reconhecimento de vínculo de emprego direto dos motoristas terceirizados com a empresa reclamada por fraude à terceirização, diante da existência de subordinação, nos termos do art. 9º da CLT.

Nos termos da lei, cabem embargos de declaração em caso de omissão (quando determinado pedido, instituto, não é analisado), contradição (fundamenta algo e decide de forma diferente) ou obscuridade (ausência de clareza na fundamentação) no julgado em relação às teses da inicial e antíteses da defesa (e não para prequestionar os fundamentos e a valoração da prova feitos pela r. sentença).

Assim, ressalto que eventual inconformismo com o resultado ou parte dele deve ser demonstrado pela via processual adequada, sendo inviável a provocação, via medida declaratória, de nova manifestação deste Regional acerca de matéria já apreciada.

Cumpra, ainda, registrar que, ao decidir, o Magistrado se submete à legislação em vigência e à sua consciência, exclusivamente. Evidente, portanto, que não está compulsado a consignar que suas decisões não afrontam dispositivos legais, pois tal circunstância é inerente à atividade judicante.

Ademais, não cabe ao julgador rebater todas as teses apresentadas pelas partes, mas decidir de forma fundamentada cada instituto, o que efetivamente ocorreu.

Dou provimento aos embargos de declaração opostos pelas partes, apenas, para fins de esclarecimento e prequestionamento da matéria.” (destaques acrescidos)

Pois bem.

O Ministério Público do Trabalho ajuizou ação civil pública objetivando que a ré adotasse medidas que conferissem maior segurança aos motoristas responsáveis pelo transporte da cana produzida pela requerida.

O TRT, reformando a sentença, julgou improcedentes os pedidos formulados na ação civil pública ao fundamento de que o transporte da cana não se dá por empregados da empresa ré, mas por motoristas contratados.

De fato, o Supremo Tribunal Federal, no julgamento da Ação Declaratória de Constitucionalidade nº 48, declarou a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007, que trata da disciplina jurídica do contrato de transportes.

A Suprema Corte evidenciou que, uma vez preenchidos os requisitos previstos no referido diploma, inexistente liame empregatício entre o motorista e a empresa que contratou o serviço do transporte de cargas.

Efetivamente, constou daquele precedente do Pretório Excelso:

“Direito do Trabalho. Ação Direta de Inconstitucionalidade e Ação Declaratória da Constitucionalidade. Transporte rodoviário de cargas. Lei 11.442/2007, que previu a terceirização da atividade-fim. Vínculo meramente comercial. Não configuração de relação de emprego. 1. A Lei nº 11.442/2007 (i) regulamentou a contratação de transportadores autônomos de carga por proprietários de carga e por empresas transportadoras de carga; (ii)



autorizou a terceirização da atividade-fim pelas empresas transportadoras; e (iii) afastou a configuração de vínculo de emprego nessa hipótese. 2. É legítima a terceirização das atividades-fim de uma empresa. Como já foi decidido pelo Supremo Tribunal Federal, a Constituição não impõe uma única forma de estruturar a produção. Ao contrário, o princípio constitucional da livre iniciativa garante aos agentes econômicos liberdade para eleger suas estratégias empresariais dentro do marco vigente (CF/1988, art. 170). A proteção constitucional ao trabalho não impõe que toda e qualquer prestação remunerada de serviços configure relação de emprego (CF/1988, art. 7º). Precedente: ADPF 524, Rel. Min. Luís Roberto Barroso. 3. Não há inconstitucionalidade no prazo prescricional de 1 (um) ano, a contar da ciência do dano, para a propositura de ação de reparação de danos, prevista no art. 18 da Lei 11.442/2007, à luz do art. 7º, XXIX, CF, uma vez que não se trata de relação de trabalho, mas de relação comercial. 4. Procedência da ação declaratória da constitucionalidade e improcedência da ação direta de inconstitucionalidade. Tese: **"1 – A Lei 11.442/2007 é constitucional, uma vez que a Constituição não veda a terceirização, de atividade-meio ou fim. 2 – O prazo prescricional estabelecido no art. 18 da Lei 11.442/2007 é válido porque não se trata de créditos resultantes de relação de trabalho, mas de relação comercial, não incidindo na hipótese o art. 7º, XXIX, CF. 3 – Uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista".**

Por sua vez, o Pleno do Tribunal Superior do Trabalho, no exame do Processo RRAg-0025331-72.2023.5.24.0005, firmou a tese vinculante de que o contrato de transporte de cargas, por possuir natureza comercial e não de prestação de serviços, afasta a terceirização prevista na Súmula nº 331 do TST, impedindo a responsabilização subsidiária da parte contratante.

Portanto, diante da inexistência de vínculo de emprego entre a ré e os motoristas que realizam o transporte de cana, tampouco de um contrato de prestação de serviços, diante da natureza comercial do contrato de transporte de cargas, a ré, na condição de contratante, não pode ser condenada para responder por dano moral coletivo cumulado com obrigação de fazer e não fazer que, a rigor, sequer lhe pertencem de forma imediata.

Logo, estando a pretensão formulada na ação civil pública em dissonância com o entendimento do STF na ADC 48, bem como com a tese vinculante firmada pelo Pleno do TST no Processo RRAg-0025331-72.2023.5.24.0005, incide a Súmula nº 333 do TST como óbice ao prosseguimento da revista.

A existência de obstáculo processual apto a inviabilizar o exame da matéria de fundo veiculada, como no caso, acaba por evidenciar, em última análise, a própria **ausência de transcendência** do recurso de revista, em qualquer das suas modalidades.

Nesse contexto, não tendo sido apresentados argumentos suficientes à reforma da r. decisão impugnada, deve ser desprovido o agravo.

Tendo em vista o acréscimo de fundamentação, deixa-se de aplicar a multa prevista no art. 1.021, § 4º, do CPC, nos termos da jurisprudência desta Turma.

Ante o exposto, **nego provimento** ao agravo.

**ISTO POSTO**

**ACORDAM** os Ministros da Quinta Turma do Tribunal Superior do Trabalho, por unanimidade, **conhecer** do agravo e, no mérito, **negar-lhe provimento**.

Brasília, 6 de agosto de 2025..

**BRENO MEDEIROS**

Ministro Relator

