

O FIM DAS HORAS *IN ITINERE* COMO PRERROGATIVA DE UMA RELAÇÃO TRABALHISTA MAIS EQUILIBRADA

Marcela Galvão de Lima Martins Freire¹

Marcelo de Barros Dantas²

RESUMO

O obsoleto instituto das horas *in itinere*, conforme lecionava a antiga redação do §2º do artigo 58 da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), seria configurado no tempo despendido pelo trabalhador de sua residência ao local do trabalho (ida e volta), quando este fosse de difícil acesso ou não houvesse disponibilidade de transporte público, desde que o empregador fornecesse transporte. Nesse contexto, é feita uma breve análise da sua evolução histórica, dos precedentes da súmula de nº. 90, da introdução do instituto na legislação brasileira e da remota possibilidade de negociação coletiva dessas horas. Por último, realiza-se um exame pormenorizado acerca da nova redação do §2º do artigo 58 da CLT, alterada em virtude da aprovação da Lei de nº. 13.467/2017, que extingue o direito às horas *in itinere*. O presente artigo trata-se de uma pesquisa qualitativa que utiliza o método lógico-dedutivo, com auxílio de bibliografias, posicionamentos jurisprudenciais e da legislação aplicável. Como resultado, observa-se os fundamentos do fim das horas de percurso pautados no Direito Fundamental social ao transporte, no Princípio Constitucional da Igualdade, no estímulo à concessão do transporte surgido para o empregador ao cessar a obrigatoriedade do pagamento dessas horas e na Teoria dos Jogos. Nesse viés, conclui-se que a nova redação do dispositivo é pertinente, uma vez que a extinção das horas *in itinere* se mostra uma prerrogativa para uma relação trabalhista mais equilibrada, sendo uma benesse para ambos os sujeitos da relação trabalhista.

Palavras-chave: Horas *in itinere*. Nova redação. §2º do artigo 58 da CLT.

THE END OF HOURS *IN ITINERE* AS THE PREROGATIVE OF A MORE BALANCED LABOR RELATIONSHIP

ABSTRACT

The obsolete institute of hours *in itinere*, according to the old wording of paragraph 2 of article 58 of the Consolidation of Labor Laws (CLT), was configured as the time spent by the worker from his residence to work (round trip), when the access was difficult or there was no public transportation available, since the employer provided transportation. In this context, was made

¹ Discente do Curso de Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI-RN). E-mail: marcelagalvao0309@gmail.com.

² Docente do Curso de Direito do Centro Universitário do Rio Grande do Norte (UNI-RN). E-mail: marcelobdantas@yahoo.com.br.

a brief historical evolution analysis, of the precedents of the summary no. 90, an introduction of the institute in Brazilian legislation and the remote possibility of collective bargaining of these hours. Lastly, a detailed examination of the new wording of paragraph 2 of article 58 of the CLT was formed, modified by virtue of the approval of Law no. 13.467/2017, which extinguishes the right to hours in itinere. The present article adopted a qualitative research that uses the logical-deductive method, aiding of bibliographies, jurisprudential positions and the applicable legislation. As a result, the reasons to end the covered hours are based on the Fundamental Social Right of Transportation, in the Constitutional Principle of Equality, by the incentive of the employer in conceiving transportation due to the fact that it's not onerous anymore and in Theory of Games. According to this point of view, it was concluded that the new wording of the device is pertinent, since the extinction of the hours in itinere is a prerogative for a more balanced labor relation, as a benefit for both subjects of the labor relation.

Keywords: Hours in itinere. New wording. Paragraph 2 of article 58 of the CLT.

1 INTRODUÇÃO

Recentemente, o Brasil foi palco da promulgação da Lei de número 13.467/2017, popularmente conhecida como a lei da reforma trabalhista, que entrou em vigor dia 11 de novembro de 2017. Tal dispositivo alterou a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, visando tornar em consonância a legislação com as atuais relações trabalhistas.

Um dos dispositivos alterados da CLT abordava a questão das horas *in itinere* ou horas de percurso e do seu cômputo na jornada de trabalho, qual seja o § 2º do artigo 58. A antiga redação³, garantia aos trabalhadores a remuneração do tempo gasto ao se deslocarem de suas residências até seus locais de labor, desde que estes se encontrassem em lugares de difícil acesso e não houvesse disponibilidade de transporte público e regular. Além do mais, esses trajetos deveriam ser percorridos por meios de locomoções fornecidos pelo empregador.

Dessa forma, se o tempo gasto pelo empregado no percurso da sua residência ao seu local de emprego e vice-versa, mais as horas efetivamente gastas no serviço excedessem a jornada normal diária, o excesso deveria ser remunerado como horas extras. Além disso, se por razões de gestão da empresa, o obreiro precisasse esperar o transporte concedido pela mesma,

³ A antiga redação do § 2º artigo 58 da CLT era essa: “O tempo despendido pelo empregado até o local de trabalho e para o seu retorno, por qualquer meio de transporte, não será computado na jornada de trabalho, salvo quando, tratando-se de local de difícil acesso ou não servido por transporte público, o empregador fornecer a condução (Parágrafo incluído pela Lei nº 10.243, de 19.6.2001)”.

o tempo de aguardo também seria computado na jornada de trabalho e igualmente deveria ser pago pelo empregador, caso o período de tempo ultrapassasse a jornada normal.

Nesse seguimento, o novo texto⁴ do §2º do artigo 58 da CLT suprimiu as horas *in itinere* previamente consideradas como tempo de serviço. Por ser assim, para a atual redação da CLT, o tempo utilizado pelo empregado desde a sua casa até a efetiva ocupação do posto laboral e para a sua volta, andando ou por qualquer meio de transporte, até mesmo o concedido pelo empregador, não será computado na jornada de trabalho, por não ser mais considerado tempo à disposição do empregador. Dessa forma, o fim da obrigatoriedade do pagamento pelas empresas das horas *in itinere* ou horas de trajeto ou ainda horas de percurso agora é regra.

Isso posto, tendo em vista a recente inovação apresentada pela nova Lei nº. 13.467/2017, surge uma problemática cuja resolução pugna considerado exame: *quais os fundamentos motivadores da alteração da redação do §2º do artigo 58 da Consolidação das Leis Trabalhistas, advinda da Lei de número 13.467/2017, haja vista relações trabalhistas mais equilibradas?*

Tal discussão é imprescindível ao se levar em consideração o número de empregadores e trabalhadores que serão afetados em nosso país com esse avanço legislativo. No Brasil, principalmente no meio rural, inúmeros empregadores fornecem meio de transporte aos seus empregados, uma vez que suas empresas se encontram em locais de difícil acesso ou não servidos por transporte público e regular. Os empresários, na maioria das vezes, escolhem esses locais mais afastados e ermos devido à redução de custos, especialmente quanto ao pagamento dos tributos ser menor nesses locais.

Logo, é necessária a realização de uma abordagem das reais motivações para o surgimento da nova redação do §2º do artigo 58, buscando a compreensão da ideia de relações trabalhistas mais equilibradas. Além disso, serão analisados os aspectos das horas *in itinere* remuneradas e contabilizadas como tempo de serviço no Brasil, desde sua formação, evolução histórica, introdução do instituto no legislativo brasileiro, debate remoto acerca da negociação coletiva desse direito e sua recente extinção decorrente do avanço na legislação pátria.

O presente trabalho é desenvolvido por meio do método logico-dedutivo, através do qual se almeja alcançar uma conclusão sobre a questão suscitada. Para isso, são utilizados meios

⁴ O novo § 2º do artigo 58 tem a seguinte redação: “O tempo despendido pelo empregado desde a sua residência até a efetiva ocupação do posto de trabalho e para o seu retorno, caminhando ou por qualquer meio de transporte, inclusive o fornecido pelo empregador, não será computado na jornada de trabalho, por não ser tempo à disposição do” empregador (Redação dada pela Lei nº 13.467, de 2017) (Vigência).

como o levantamento bibliográfico da literatura jurídica, a análise dos dispositivos legais, bem como do exame da jurisprudência atual.

Por último, a estrutura do estudo é ordenada nesta sequência: primeiro, traça-se uma breve evolução histórica do instituto das horas *in itinere*, perpassando por uma análise das três vertentes que buscam definir a jornada de trabalho; examinam-se os precedentes originadores da Súmula de número 90 do Tribunal Superior do Trabalho; estuda-se a introdução das horas de percurso na legislação brasileira; verifica-se a remota possibilidade de negociação coletiva quanto às horas de trajeto, antes do surgimento da nova lei; elabora-se exame pormenorizado da extinção das horas *in itinere* e seus fundamentos; e, por fim, expõem-se as ponderações finais com o intuito de esclarecer a temática trazida, obtendo soluções à problemática realizada na parte introdutória.

2 BREVE EVOLUÇÃO HISTÓRICA DAS HORAS DE PERCURSO

Para iniciar o debate acerca das horas *in itinere*, é de extrema importância adentrar em uma questão interna à jornada de trabalho. Nesse sentido, discute-se qual o ponto de partida utilizado para a definição da jornada de trabalho. Surgiram, assim, três perspectivas que devem ser verificadas sequencialmente, de acordo com a crescente amplitude que concedem ao conceito de jornada, sendo elas: do tempo efetivamente laborado, do tempo à disposição do empregador no centro de trabalho e do tempo despendido no deslocamento residência-trabalho-residência ou do tempo *in itinere* (DELGADO, 2014, p. 906).

A ordem jurídica trabalhista brasileira, opta pelo critério do tempo à disposição como norte básico informante da composição da jornada de trabalho (art. 4º da Consolidação das Leis Trabalhistas⁵). No entanto, existem situações especiais em que é utilizada uma reunião de critérios. Por isso, é interessante examinar os três enfoques como forma de ajudar na realidade jurídica do Brasil, pois eles não guardam, somente, interesses históricos (DELGADO, 2014, p. 906-907).

Na primeira teoria, do tempo efetivamente trabalhado, apenas o tempo em que o trabalhador de fato presta serviços ao empregador é levado em consideração. Nessa perspectiva,

⁵ O artigo 4º da Consolidação das Leis Trabalhistas tem a seguinte redação: “considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada” (BRASIL, 1943).

Parágrafo único - Computar-se-ão, na contagem de tempo de serviço, para efeito de indenização e estabilidade, os períodos em que o empregado estiver afastado do trabalho prestando serviço militar ... (VETADO) ... e por motivo de acidente do trabalho” (Incluído pela Lei nº 4.072, de 16.6.1962).

todas as paralisações do empregado, mesmo que no ambiente laboral e no horário de serviço, são excluídas da configuração da jornada laboral. Assim, só é remunerável o que o empregado efetivamente produziu. O artigo 72⁶ da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) afasta o uso dessa teoria, sendo citado como exemplo o caso dos trabalhadores de mecanografia, escrituração ou cálculo, que dispõem de intervalo de 10 minutos a cada 90 minutos de trabalho, sendo esse intervalo computado na jornada de trabalho (MARTINS, 2014, p. 556).

O segundo enfoque promove uma amplitude do que se entende por jornada de trabalho, uma vez que esta se configura a partir do tempo à disposição do empregador no centro de trabalho, sem interessar o fato de ter havido ou não concessão de serviços pelo empregado. Dessa forma, aqui conjuga-se ao tempo efetivamente trabalhado aquele conhecido como à disposição do empregador, ou seja, as pausas e as interrupções que se dão durante o expediente de trabalho (DELGADO, 2014, p. 907).

Isso posto, é válido ressaltar, que “estar à disposição” não significa necessariamente estar no centro de trabalho. De acordo com Alice Monteiro de Barros, conforme entendimento do artigo 4º da Consolidação das Leis Trabalhistas, tempo de serviço não é apenas o período em que o trabalhador se encontra trabalhando, como também o tempo em que o obreiro se encontra à disposição do empregador. Esse dispositivo se usa até mesmo para o trabalhador rural, nos termos do artigo 4º do Decreto de número 73.626, de fevereiro de 1974, que sancionou o regulamento da Lei de número 5.889/1973, que trata do trabalho do empregado rural (BARROS, 2017, p. 441).

O último critério para a definição de jornada de trabalho considera como jornada laborativa também o tempo despendido pelo obreiro no caminho de casa para o trabalho e do trabalho para residência, período em que obviamente não há devida prestação de atividade laboral. Essa teoria é conhecida como tempo à disposição do empregador no sentido amplo ou do tempo *in itinere*. E o nome que brilhou foi José Montenegro Baca, que delineou em seu livro, *Jornada de Trabajo y Descansos Remunerados*, de 1959, a jornada de trabalho como sendo o período em que o empregado está à disposição do empregador, bem como o tempo de saída da sua casa e o retorno até ela posteriormente (NASCIMENTO, 2013, p. 791).

Nesse sentido, o terceiro enfoque admite como jornada de trabalho o período em que o empregado sai de sua residência até quando ele regressa. Contudo, verificou-se que não se podia atribuir ao empregador o pagamento de horas *in itinere* em todas as situações, havendo,

⁶ A redação do artigo 72 da CLT é esta: “Nos serviços permanentes de mecanografia (datilografia, escrituração ou cálculo), a cada período de 90 (noventa) minutos de trabalho consecutivo corresponderá um repouso de 10 (dez) minutos não deduzidos da duração normal de trabalho” (BRASIL, 1943).

portanto, alguns obstáculos à essa remuneração, como, por exemplo, o caso de um empregado, no trajeto de sua casa para o emprego ou do emprego para casa, ver-se preso no trânsito durante muito tempo. Assim sendo, conforme a antiga redação do § 2º do artigo 58 da CLT, para que se configurasse a jornada *in itinere*, fazia-se necessário que o local de trabalho fosse de difícil acesso ou não fosse provido de transporte público regular, bem como que o empregador proporcionasse a condução (MARTINS, 2014, p. 556).

Logo, a partir da análise detalhada desses três critérios, é perceptível que o Brasil aderiu o critério do *tempo à disposição do empregador no centro de trabalho* para conceituar legalmente a jornada dos trabalhadores, utilizando-se para isso o art. 4º da CLT (SASSO, 2015, p. 84-85). Todavia, como as relações trabalhistas se tornaram cada vez mais complicadas, aliado ao fato de existirem questões como as horas de percurso, foi necessário a flexibilização da conceituação de jornada, através dos intérpretes da lei, para garantir uma maior proteção aos empregados.

Neste cenário, é interessante rememorar as circunstâncias nas quais se encontravam os trabalhadores das minas de subsolo, encontradas a quilômetros de profundidade. Eles demoravam a se fazerem presentes em seus postos de trabalho, sendo o trajeto realizado novamente ao fim da jornada diária. No entanto, tais trabalhadores recebiam apenas pelas horas realmente trabalhadas. Devido a casos como esse, o intérprete passou a alargar a leitura do caput do art. 4º da CLT (SASSO, 2015, p. 84-85).

Nesse ínterim, após a maturação da jurisprudência trabalhista pátria, no sentido de dar proteção ao trabalhador, notadamente relacionada às horas de percurso, foi publicada a Súmula 90⁷ do Tribunal Superior do Trabalho (TST), em 1978, que traçou algumas orientações, sendo a principal, o cômputo, na jornada de trabalho, do período usado pelo empregado, em transporte disponibilizado pelo empregador, até o lugar de trabalho, situado em difícil acesso ou não provido por transporte público regular, e para o seu regresso (NASCIMENTO, 2013, p. 791).

⁷ Redação atual da Súmula nº 90 do TST: ““HORAS "IN ITINERE". TEMPO DE SERVIÇO (incorporadas as Súmulas nº 324 e nº 325 e as Orientações Jurisprudenciais nº 50 e nº 236 da SBDI-1) - Res. 129/2005, DJ 20, 22 e 25.04.2005. I - O tempo despendido pelo empregado, em condução fornecida pelo empregador, até o local de trabalho de difícil acesso, ou não servido por transporte público regular, e para o seu retorno é computável na jornada de trabalho. (ex-Súmula nº 90 - RA 80/1978, DJ 10.11.1978). II - A incompatibilidade entre os horários de início e término da jornada do empregado e os do transporte público regular é circunstância que também gera o direito às horas "in itinere". (ex-OJ nº 50 da SBDI-1- inserida em 01.02.1995). III - A mera insuficiência de transporte público não enseja o pagamento de horas "in itinere". (ex-Súmula nº 324 – Res. 16/1993, DJ 21.12.1993). IV - Se houver transporte público regular em parte do trajeto percorrido em condução da empresa, as horas "in itinere" remuneradas limitam-se ao trecho não alcançado pelo transporte público. (ex-Súmula nº 325 – Res. 17/1993, DJ 21.12.1993). V - Considerando que as horas "in itinere" são computáveis na jornada de trabalho, o tempo que extrapola a jornada legal é considerado como extraordinário e sobre ele deve incidir o adicional respectivo. (ex-OJ nº 236 da SBDI-1 - inserida em 20.06.2001)”.

Logo, o direito às horas *in itinere* foi influenciado pela densa jurisprudência que interpretava de forma extensiva o art. 4º da CLT e o que vinha sendo retratado nas Súmulas de nº. 90 e 320⁸ do TST (CASSAR, 2017, p. 607). Posteriormente à jurisprudência sacramentada, o legislador inseriu por meio de diploma legislativo (Lei n. 10.243/01), em 19.06.2001, o antigo § 2º ao artigo 58 da CLT.

A publicação desse remoto dispositivo na CLT, resguardada pelo entendimento jurisprudencial, simbolizou um importante avanço legislativo brasileiro, pois reconheceu e protegeu, portanto, um direito do trabalhador, uma vez que passou a incidir sobre as horas de percurso todos os reflexos contratuais. Não obstante, aplicar aquela norma na realidade jurídica foi de uma complexidade enorme no dia a dia trabalhista, em virtude da falta de paradigmas objetivos e das lacunas semânticas que se faziam presentes na norma (SASSO, 2015, p. 85).

3 PRECEDENTES DA SÚMULA Nº 90 DO TST

Em 26 de setembro de 1978, surgiu a edição do enunciado⁹ de número 90, da súmula de jurisprudência do TST, através da Resolução de número 80¹⁰. Esta foi promulgada no Diário de Justiça da União. No entanto, o enunciado despontou com redação diferente da atual, uma vez que abordava apenas que o tempo gasto pelo empregado até o local de trabalho e para o seu retorno, por meio de transporte concedido pelo empregador, seria computável na jornada laboral. Dessa forma, não trazia os requisitos configuradores das horas de percurso, quais sejam: local de difícil acesso e não servido por transporte público regular (OLIVEIRA, 2006, p. 21).

Esse enunciado de súmula teve origem a partir de alguns precedentes¹¹. Eles apenas previam que o tempo gasto pelo empregado para o seu deslocamento até o trabalho e para o seu retorno, em meio de transporte concedido pelo empregador, seria considerado tempo à disposição deste, e como consequência, deveria ser remunerado (OLIVEIRA, 2006, p. 21).

⁸ Redação da Súmula nº 320 TST: “HORAS "IN ITINERE". OBRIGATORIEDADE DE CÔMPUTO NA JORNADA DE TRABALHO (mantida) - Res. 121/2003, DJ 19, 20 e 21.11.2003 - O fato de o empregador cobrar, parcialmente ou não, importância pelo transporte fornecido, para local de difícil acesso ou não servido por transporte regular, não afasta o direito à percepção das horas "in itinere".

⁹ Com a edição da Resolução 129, em 05 de abril de 2005, os verbetes jurisprudenciais do Tribunal Superior do Trabalho passaram a ser denominados de “súmulas de jurisprudência”, e não mais como “enunciados da súmula de jurisprudência”. Isso se deu em virtude da pretensão de uma maior uniformidade para com a terminologia adotada pelos demais tribunais (TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO, 2017).

¹⁰ Redação original - RA 69/1978, DJ 26.09.1978 - Enunciado nº 90: “O tempo despendido pelo empregado, em condução fornecida pelo empregador, até o local do trabalho e no seu retorno, é computável na jornada de trabalho” (TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO, 2017, A-p. 24).

¹¹ Os precedentes que motivaram o surgimento do Enunciado de nº 90 são os recursos de revista de números 2428/77, 3475/77, 4378/77, 92/76, 1058/76, 1492/76, 2591/76, 3220/76 e 2726/75.

A título exemplificativo, um dos precedentes que resultou posteriormente na edição da Súmula nº 90 do Tribunal Superior do Trabalho foi o Recurso de Revista (RR) 4.378/77¹², julgado em 26.2.1978 por acórdão da 3ª turma, tendo como relator o ministro Coqueijo Costa. Tal julgado foi publicado no Diário de Justiça (DJ) em 16.06.1978. Basicamente fixou-se a ideia de que quando a empresa, buscando preservar interesse próprio, concedesse meio de transporte a seus empregados para acessarem o local de prestação de serviços longínquo e de difícil acesso, o tempo dispendido nesse trajeto seria considerado de serviço real, uma vez que os obreiros estariam à disposição dos seus empregadores (RODRIGUES; FONSECA, 2017, p. 46).

Outro precedente do enunciado que posteriormente se tornou a Súmula nº 90 do TST foi o RR 3.475/77¹³ julgado em 06.12.1977 por acórdão da 2ª turma, tendo como relator o ministro Orlando Coutinho e sendo publicado no DJ em 19.05.1978. Aqui determinou-se que o tempo gasto para a empresa transportar o empregado ao local de trabalho, desde que de difícil acesso, seria tido como tempo à disposição do empregador, devendo, assim, ser remunerado (RODRIGUES; FONSECA, 2017, p. 46).

Após dois meses da edição do enunciado de nº 90 com redação originária, foi editada a resolução administrativa número 69¹⁴ pelo Tribunal Superior do Trabalho e publicada no Diário de Justiça em 10 de novembro de 1978. Essa resolução foi responsável por alterar o texto do verbete inicial, complementando-o e tornando-o mais objetivo (OLIVEIRA, 2006, p. 21).

No entanto, essa mudança no enunciado de número 90 não foi estimulada por novos precedentes, dado o curto período entre a edição da redação original e de sua modificação. A tentativa da Corte Superior do Trabalho era apenas melhorar o teor do verbete de súmula, visto que nos precedentes originadores daquele enunciado inicial já se tinha a ideia subtendida de que, somente nos casos em que o local de labor fosse inacessível por transporte público e regular é que o empregador concederia meio de transporte ao trabalhador (OLIVEIRA, 2006, p. 22).

¹² A ementa do precedente RR 4.378/77 é a seguinte: “Quando o transporte dos empregados é feito pela empresa, no seu próprio interesse, por longínquo e de difícil acesso ao local de prestação, o tempo nele dispendido é de serviço efetivo, pois os trabalhadores ficam à disposição do empregador” (TST, RR 4.378/77, Ac. 3ª T. 246/78, Rel. Min. Coqueijo Costa, j. 26.2.1978, publ. DJ 16.6.1978).

¹³ A ementa do precedente RR 3.475/77 do TST é a seguinte: “Como o tempo à disposição do empregador e, portanto, remunerado, deve ser tido aquele que o empregado é transportado pela empresa ao local de trabalho, de difícil acesso pelos meios normais de transporte” (TST, RR3.475/77, Ac. 2ª T. 2.745/77, Rel. Min. Orlando Coutinho, j. 6.12.1977, publ. DJ 19.5.1978).

¹⁴ A nova redação dada foi essa: “Tempo de Serviço. O tempo despendido pelo empregado, em condução fornecida pelo empregado, em condução fornecida pelo empregador, até o local de trabalho de difícil acesso ou não servido por transporte regular público, e para o seu retorno, é computável na jornada de trabalho” (TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO, 2017, A-p. 23-24).

Logo depois da revisão do escrito do enunciado de súmula de número 90, o Tribunal Superior do Trabalho defrontou-se com novos questionamentos. Dúvidas principalmente na aplicação do enunciado nos casos em que o empregado fosse obrigado a arcar parcial ou totalmente com as despesas do transporte concedido pelo empregador, bem como indagações se esse valor prestado pelo trabalhador não tornaria parecido o transporte disponibilizado pelo empregador do transporte público (OLIVEIRA, 2006, p. 22).

Esses questionamentos foram analisados em precedentes¹⁵ e respondidos posteriormente com a edição da súmula de número 320¹⁶ do TST, em 29 de novembro de 1993. Tal súmula surgiu com o intuito de esclarecer a omissão existida no texto da súmula 90 em relação ao fornecimento do transporte ao obreiro ser pago ou gratuito, e se isso interferiria no cômputo do tempo de trajeto na jornada de trabalho (OLIVEIRA, 2006, p. 23).

Boa parte dos precedentes¹⁷ da súmula de número 320, consideravam que, o fato da súmula 90 ser silente quanto a essa onerosidade ou gratuidade do transporte não impedia que o empregador contabilizasse o tempo de deslocamento na jornada laboral. Assim, não poderia ocorrer uma interpretação extensiva da súmula de número 90, uma vez que ela já era uma exceção¹⁸. Outra parte dos julgados precedentes da súmula eram pautados na razoabilidade e na proteção das normas de trabalho do empregado, visto que o empregador deveria computar o tempo de trajeto na jornada laboral, mesmo sendo acrescido ao trabalhador um ônus extra (OLIVEIRA, 2006, p. 23-24). Nesse seguimento, após essas questões, levantaram-se novas perguntas sobre o trecho “local de difícil acesso ou não servido por transporte público e regular”. Existiam indagações sobre a incompatibilidade entre o horário de disponibilidade dos transportes públicos com o horário de começo e fim do serviço, bem como sobre parte do deslocamento ser feito por meio concedido pelo patrão mesmo havendo linhas de transporte público acessíveis. Além do mais, havia dúvida ainda acerca de que tipo de decisão tomar quando houvesse uma insuficiência de transporte público para a quantidade de pessoas que quisessem utilizar esse meio nos horários de início e fim da jornada laborativa (OLIVEIRA, 2006, p. 25).

¹⁵ Os precedentes originadores da Súmula nº 320 do TST são esses: recursos de revista de números 327/83; 368/86; 1097/86; 132/87; 7407/86; 4603/86; 7186/86; 107/87; 2226/87; 141/88; 1345/87; 4673/87; 5166/88; 17379/90; 3030/89; 15764/90; 22743/91; 29048/91 e 973/92.

¹⁶ Essa Súmula de número 320 do TST tinha como redação original a seguinte: “Horas “in itinere”. Obrigatoriedade de seu cômputo na jornada de trabalho. O fato de o empregador cobrar, parcialmente ou não, importância pelo transporte fornecido, para local de difícil acesso ou não servido por transporte regular, não afasta o direito à percepção do pagamento das horas “in itinere”” (TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO, 2017, A-p. 95).

¹⁷ Os precedentes que se utilizaram desse fundamento foram os recursos de revista de número 327/83, 141/88 e 22743/91.

¹⁸ Nesse seguimento foram os recursos de revista 4603/86, 303,89, 17379/90, 5166/88 e 29048/91.

Diante disso, o Tribunal Superior do Trabalho editou as súmulas 324¹⁹ e 325 e a orientação jurisprudencial de número 50, Subseção de Dissídios Individuais I²⁰. O surgimento de novas súmulas, em 21 de dezembro de 1993, e dessa orientação jurisprudencial, em 1 de fevereiro de 1995, comprovou que os precedentes citados anteriormente não foram suficientes para o TST clarear totalmente seu entendimento por meio da Súmula nº. 90 (OLIVEIRA, 2006, p. 25).

Entre os precedentes que fizeram surgir a súmula 324, estão os recursos de revista de números 3641/89 e 3650/89 que não consideravam a mera insuficiência do transporte público como fundamento motivador da criação da súmula 90. Além desses recursos, os recursos de revista de números 6355/90, 45442/92, 42227/91, 40362/91, 41987/91, 40360/91 e 26056/91 estavam amparados no fundamento de que as súmulas não deveriam ser interpretadas de maneira extensiva, posto que já têm conteúdo interpretador de normas jurídicas. Por último, existiu um único precedente, qual seja o recurso de revista de número 24766/91 que afirmava haver distinção entre a palavra “regular” e “suficiente (OLIVEIRA, 2006, p. 26).

No tocante à antiga súmula 325²¹, é tratado o ponto em que há transporte público em parte do deslocamento percorrido pelo empregado através de meio fornecido pelo empregador. Seus precedentes²² se baseavam no exame da “literalidade” presente na súmula de número 90. Se nela retratava apenas local “não servido por transporte público”, não tinha sentido aplicá-la em trechos parcialmente servidos por conduções públicas (OLIVEIRA, 2006, p. 27).

Por último, para que se resolvesse a questão da incompatibilidade de horários entre a frota de transporte público e o início e o final da jornada de trabalho diária, surgiu a orientação jurisprudencial (OJ) de número 50²³, através da Subseção I de Dissídios Individuais. Tal OJ

¹⁹ Teor da Súmula nº. 324 TST: HORAS "IN ITINERE". ENUNCIADO Nº 90. INSUFICIÊNCIA DE TRANSPORTE PÚBLICO (cancelada em decorrência da sua incorporação à nova redação da súmula nº 90) - Res. 129/2005, DJ 20, 22 e 25.04.2005 A mera insuficiência de transporte público não enseja o pagamento de horas "in itinere" (TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO, 2017, A-p. 95).

²⁰ A Subseção de Dissídios Individuais I é um dos órgãos fracionários do Tribunal Superior do Trabalho.

²¹ Teor da Súmula nº. 325 TST: “HORAS "IN ITINERE". ENUNCIADO Nº 90. REMUNERAÇÃO EM RELAÇÃO A TRECHO NÃO SERVIDO POR TRANSPORTE PÚBLICO (cancelada em decorrência da sua incorporação à nova redação da Súmula nº 90) - Res. 129/2005, DJ 20, 22 e 25.04.2005. Se houver transporte público regular, em parte do trajeto percorrido em condução da empresa, as horas "in itinere" remuneradas limitam-se ao trecho não alcançado pelo transporte público (TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO, 2017, A- p. 96).

²² Seus precedentes são os seguintes: recursos de revista de números 41390/91, 52394/92, 6045/92, 41215/92, 4977/88, 5399/90, 42872/92, 38729/91, 40789/91, 6470/89, 44165/92, 6945/89, 49812/92, 92/88, 164/90, 43054/92 e 50275/92.

²³ A redação da OJ de número 50 da Subseção I de Dissídios Individuais foi a seguinte: “HORAS “IN ITINERE”. INCOMPATIBILIDADE DE HORÁRIOS. DEVIDAS. APLICÁVEL A SÚMULA Nº 90 (cancelada em decorrência da nova redação conferida à Súmula nº 90) – DJ 20.04.2005” (TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO, 2017, p. C-12).

tem como precedentes²⁴ tanto aqueles que levavam em conta a literalidade da redação da súmula de número 90, como aqueles que tinham como fundamento o fato da incompatibilidade de horários entre o transporte público e o começo e final da jornada diária ser equiparada à inexistência de transporte público regular²⁵ (OLIVEIRA, 2006, p. 28).

Não obstante, essas argumentações se posicionam de maneira divergente, posto que, se a “literalidade” da súmula nº 90 já tivesse em sua redação expressamente essa incompatibilidade de horários, não existiria discordância na jurisprudência, não sendo necessário o TST analisar esse conteúdo, sequer seria preciso observar o segundo argumento. Além disso, pode-se notar que essa segunda visão dos precedentes vai de encontro ao pensamento que estimulou a edição da súmula de número 324. A que trazia outro tipo de não acessibilidade ao transporte público pelo empregado (OLIVEIRA, 2006, p. 29).

Posteriormente a todas essas discussões em busca de uma compreensão clara da súmula de número 90, em 20 de abril de 2005, o TST realizou a edição de uma nova redação dessa súmula, cessando as dúvidas e indagações havidas até o momento (OLIVEIRA, 2006, p. 29).

4 DA INTRODUÇÃO DO INSTITUTO NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

A análise do avanço da legislação brasileira no tocante à remuneração das *horas in itinere*, se inicia a partir inserção do antigo e atualmente alterado § 2º ao artigo 58 da CLT através da Lei 10.243/2001. Tal dispositivo declarava que o período de tempo utilizado pelo empregado, para ter acesso ao seu local de trabalho bem como para retornar a sua residência, por qualquer tipo de transporte, não será contabilizado na jornada de trabalho, com exceção do caso em que a empresa fosse estabelecida em local de difícil acesso ou não servido por transporte público e o empregador concedesse a condução.

Dessa forma, o reconhecimento das *horas in itinere* foi legalizado, uma vez presente os requisitos necessários para a sua configuração, como já havia sido trazido pela Súmula 90 do Tribunal Superior do Trabalho (GARCIA, 2014, p. 871).

O preceito legal reiterou basicamente o que disse a jurisprudência, sendo analisado a importância da mesma ante o mundo jurídico, por anteceder a ideia da legislação em inúmeros casos. No entanto, a lei 10.243/2001 que inseriu o antigo §2º ao artigo 58 da CLT, tem uma

²⁴ Os precedentes dessa OJ são os embargos em recurso de revista de números 65401/92, 73629/93, 65119/92, 6357/90 e 7744/90.

²⁵ Os embargos de recurso de revista que têm como tese esse segundo argumento são os de números 7744/90 e 6357/90.

enorme relevância, uma vez que, naquele momento, garantiu uma segurança jurídica ao sanar quaisquer dúvidas sobre os entendimentos dos tribunais sobre essa matéria (GARCIA, 2014, p. 871).

Nessa perspectiva, fazendo uma breve leitura do artigo § 2º do artigo 58 da CLT e da Súmula 90 do TST, depreendia-se que a jornada de labor seria constituída também do intervalo de tempo que o trabalhador utilizasse no trajeto de ida e volta para o lugar em que trabalhava, sendo de *difícil acesso* ou *não servido por transporte público regular*, contanto que o empregador disponibilizasse o veículo (DELGADO, 2014, p. 909).

Assim, conforme o artigo § 2º do artigo 58 da CLT, entendia-se que havia dois requisitos para que houvesse a caracterização das horas *in itinere*. O primeiro seria a exigência do transporte que conduzisse o obreiro ser fornecido pelo empregador. É válido salientar que esse transporte poderia ser concedido tanto pela empresa tomadora de serviços, nas situações de terceirização, em que se formalizava ajuste expresso ou tácito entre duas empresas, como também que esse transporte se desse através de empresa privada especializada que prestasse serviços ao empregador (DELGADO, 2014, p. 909).

Isso posto, independia ainda se o transporte era individual ou coletivo (ônibus, barco, helicóptero, avião etc.), desde que o empregador ofertasse para todo ou parte do trajeto destinado ao local de trabalho. Também, de acordo com a Súmula 320 TST, se visualizava a irrelevância na cobrança para a disponibilidade da condução pelo empregador, ou seja, ainda que houvesse onerosidade para o fornecimento do transporte aos obreiros, haveria o cômputo das horas *in itinere* na jornada laboral (CASSAR, 2014, p. 622).

Destarte, não se configuraria salário *in natura* o pagamento do transporte ao empregador, pelo seu caráter de onerosidade. Assim, para cômputo e pagamento das horas *in itinere*, essa cobrança do transporte não interferia em absolutamente nada, visto que o realmente importante seria o fornecimento da condução pelo patrão para lugar de trabalho onde não houvesse qualquer transporte regular ou para local de difícil acesso (MARTINS, 2014, p. 592).

Um exemplo de cômputo na jornada dessas horas *in itinere* poderia ser verificado na situação em que o empregador fornecesse um barco (condução coletiva) para conduzir os trabalhadores à empresa onde exerciam seus ofícios, sendo tal empresa fixada em uma ilha. Uma ilha certamente se configuraria em um local de difícil acesso e não servido por transporte público regular (CASSAR, 2014, p. 622).

Além disso, é interessante frisar que a jurisprudência entendeu que o tempo utilizado pelo trabalhador para percorrer a distância do portão da empresa até o efetivo lugar de trabalho

deveria ser computado e remunerado como horas *in itinere*. Esse entendimento, conforme OJ Transitória nº 36 da SDI-I do TST, se dava em virtude desse trajeto ser considerado de difícil acesso e por não haver transporte público regular, mesmo não havendo o fornecimento de veículo pelo empregador (CASSAR, 2014, p. 622).

O segundo requisito para que fossem verificadas as conhecidas *horas itinerantes* era a exigência de que o local fosse de *difícil acesso* ou que não houvesse *transporte público regular* no trajeto residência-local de trabalho-residência. É importante salientar que a jurisprudência tem entendimento que espaços urbanos são de fácil acesso, ao contrário, portanto, de sítios rurais, desde que, as condições para se adentrar nesses espaços distantes sejam dificultosas (DELGADO, 2014, p. 910).

Alguns doutrinadores entendiam que, se o local não tivesse transporte público regular, mas fosse de fácil acesso e o empregador disponibilizasse a condução (onerosa ou não para o empregado), o tempo de percurso do trajeto casa-trabalho seria computado na jornada de trabalho, sendo considerado horas *in itinere* (CASSAR, 2014, p. 621).

Conforme entendimento da Súmula de nº. 90, II e III do TST ainda seria considerado horas *in itinere* quando, na localidade que deveria ser percorrida pelo obreiro, houvesse uma irregularidade na frota de transporte, ou seja, os horários da disponibilidade da condução são inconstantes e com grandes períodos de espera para a pessoa que a utiliza, não existindo horários de saídas certos do meio de transporte (CASSAR, 2014, p. 621).

No entanto, se houvesse a mera insuficiência, não geraria efeitos quanto às horas itinerantes. A mera insuficiência era configurada quando existisse uma regularidade quanto aos horários de disponibilidade da condução, mas em períodos do dia de alta demanda as frotas de transporte não seriam satisfatórias para atender a todos (CASSAR, 2014, p. 621).

Ademais, a incompatibilidade do horário de saída do transporte público com os horários de entrada e saída do serviço pelo trabalhador, ensejaria o direito a percepção das horas de percurso, desde que fosse concedida condução pelo empregador, conforme Súmula nº. 90, II, TST (CASSAR, 2014, p. 622). Assim, a real incompatibilidade desses horários respeitava o requisito do artigo § 2º do artigo 58 da CLT quanto a demonstração da irregularidade.

Por último, conforme o inciso IV da Súmula nº. 90 do TST, se fosse demonstrado que os requisitos do artigo § 2º do artigo 58 da CLT, para a configuração das horas itinerantes, tivessem sido preenchidos apenas em parte do trajeto casa-trabalho-casa, o pagamento das horas devidas e o cômputo na jornada laboral do trabalhador só seriam realizados quanto à esse tempo à disposição do empregador (DELGADO, 2014, p. 910).

Nesse sentido, seria interessante analisar o seguinte exemplo: um trabalhador de uma cozinha de restaurante de um hotel que funcionasse em uma ilha afastada, que para ter acesso ao local deveria ir até a base aérea primeiramente e posteriormente seria levado até seu posto de trabalho de helicóptero fornecido pelo empregador. Nesse caso, obviamente as horas dispensadas no trajeto casa – base aérea não seria considerado jornada de trabalho, visto que o heliponto era de fácil acesso, com transporte público e regular até ele. No entanto, o período dispendido da saída da base até chegada na ilha seria considerado horas *in itinere* (MARTINEZ, 2013, p. 318).

Outra inovação legislativa bastante importante foi a inserção do antigo e atualmente revogado § 3º²⁶ ao artigo 58 da CLT, por meio da Lei Complementar 123, em 14 de dezembro de 2006, estabelecendo o Estatuto Nacional da Microempresa (GARCIA, 2014, p. 875).

O antigo dispositivo possibilitava às microempresas e às empresas de pequeno porte a realização de negociações coletivas, a fim de estabelecer o tempo médio que seria usado pelo empregado em horas *in itinere*, computáveis na jornada laboral, bem como a natureza e a forma dessa remuneração (MARTINEZ, 2013, p. 319). Perceba-se que o preceito legal jamais havia permitido a supressão das horas itinerantes através de negociação coletiva nem disse expressamente que sua natureza salarial seria extinta. Somente concedeu o poder de estimar tempo médio das horas de percurso, abolindo a dúvida temporal que corria nos casos práticos (DELGADO, 2014, p. 910).

A introdução do antigo e recentemente revogado § 3º, ao artigo 58 da CLT, representou no mundo jurídico brasileiro uma oportunidade às negociações coletivas quanto ao assunto horas itinerárias, o que literalmente seria reservado apenas às micro e pequenas empresas, como previa a Lei 123/2006. Também deveria, ao que tudo indicava, ser aplicável aos outros profissionais, para haver a proteção do princípio da isonomia garantido no Direito do Trabalho (SASSO, 2015, p. 90). Assim sendo, tal dispositivo já se configurava em um aceno de que não deveriam subsistir os termos das horas de percurso, necessitando de um maior equilíbrio na relação de trabalho.

Todavia, além do dispositivo trazer termos que geravam dúvidas, uma vez que apenas se retratavam a acordo, não afirmando se individual ou coletivo, o § 3º introduzido ao artigo 58 da CLT pela Lei 123/2006, desrespeitava o princípio da primazia da realidade ao permitir a

²⁶ O antigo §3º do artigo 58 da CLT tinha a seguinte redação: “Poderão ser fixados, para as microempresas e empresas de pequeno porte, por meio de acordo ou convenção coletiva, em caso de transporte fornecido pelo empregador, em local de difícil acesso ou não servido por transporte público, o tempo médio dispendido pelo empregado, bem como a forma e a natureza da remuneração” (Revogado pela Lei nº 13.467, de 2017).

fixação de um tempo médio e não a análise de um tempo efetivo e real gasto no trajeto *in itinere* pelo trabalhador (MARTINEZ, 2013, p. 319-320).

Para Garcia (2014, p. 75), o antigo disposto no artigo 58 da CLT trazia confusão à interpretação dos termos “acordo ou convenção coletiva”, não se sabendo em relação ao acordo, se permitido também o individual, que certamente prejudicaria o empregado.

Por último, é necessário destacar ainda que não seria permitida a aplicação da flexibilização *in pejus* ao obreiro, uma vez que mesmo sendo aplicado o dispositivo apenas em acordo coletivo ou em convenção coletiva, deveria haver o respeito à Constituição Federal de 1988 e aos seus princípios magnos. Dessa forma, seria garantido boas condições sociais aos trabalhadores (MARTINEZ, 2013, p. 875).

5 POSSIBILIDADE DE ACORDO OU CONVENÇÃO COLETIVA PARA A NEGOCIAÇÃO DE HORAS IN ITINERE – ANTES DA LEI Nº 13.467/17

Anteriormente à aprovação da nova lei 13.467/2017, havia uma discussão jurisprudencial e doutrinária acerca da possibilidade de acordo ou convenção coletiva para negociar as horas *in itinere*. Os entendimentos dos Tribunais naquele período não eram pacificados e consolidados, principalmente quanto à prefixação do número de horas de percurso.

Nesse contexto, desde a promulgação da Constituição Federal de 1988, tornou-se viável a aplicação do instituto da flexibilização de certos direitos trabalhistas, especialmente em relação aos salários e às jornadas trabalhistas dos empregados, através de negociação coletiva, sendo, dessa forma, admitido validamente o uso desse instrumento como meio de transação (SASSO, 2015, p. 88).

Nesse íterim, a partir do artigo 7º da Constituição Federal (BRASIL, 1988), especificamente os incisos VI, XIII e XIV, o legislador concedeu às entidades sindicais o poder de negociação de direitos básicos, autorizando, dessa maneira, a ocorrência de compensação de horários, redução de jornada, redução salarial e a ampliação ou redução de jornada em turnos ininterruptos de revezamento, por intermédio de convenção ou acordo coletivo (LARA, 1993, p. 90).

Vale ressaltar que todos os incisos citados acima, do artigo 7º da Constituição Federal (BRASIL, 1988), no que se refere à flexibilização, seriam aplicados em conformidade com o

inciso XXVI do mesmo artigo. Tal inciso reconhece constitucionalmente os acordos e as convenções coletivas de trabalho (LARA, 1993, p. 90).

Nesse sentido, de acordo com o que prescreve o artigo 7º da Constituição (BRASIL, 1988), incisos VI, XIII e XIV, está claro a licitude das negociações coletivas quanto ao uso do instrumento da flexibilização na jornada de trabalho e no salário do obreiro. Conforme avaliação da configuração das horas *in itinere* é perceptível que esta se findava da conjugação da jornada de trabalho, pois consistia em tempo à disposição do empregador e do salário que era pago ao empregado, em virtude da sua característica remuneratória. No entanto, havia polêmica tanto no âmbito dogmático quanto no âmbito jurisprudencial, na ocasião em que era suscitada a aplicação do artigo 7º, inciso XXVI, em relação às horas *in itinere* (SASSO, 2015, p. 88).

Em se tratando de flexibilização das horas itinerárias, a negociação desse direito se perfazia comumente na prática através da prefixação dessas horas por meio de convenção coletiva em ambientes rurais (LARA, 1993, p. 90). O intuito desse ato era a proteção dos trabalhadores rurais, pois seria improvável por espontânea vontade dos empregadores rurais o pagamento das horas de transporte (LARA, 1993, p. 91)

Vale salientar que a prefixação desse direito consistia em um ajuste do número de horas de percurso realizado previamente, que seriam pagas de maneira fixa (SASSO, 2015, p. 88). Em relação a essa prefixação, seria realizada através de uma norma coletiva. Inicialmente poderia se verificar uma redução de direitos do empregado quando se falava em direito individual do trabalho protegido por noções sociais garantistas, tornando inválida a norma coletiva que prefixa a hora de trajeto (SASSO, 2015, p. 89).

Entendimento esse de certos juízes que negavam a licitude de cláusulas convencionais que preestabeleciam as horas *in itinere*, fundamentando que a antiga legislação assegurava segurança e amparo ao trabalhador economicamente abandonado, não podendo haver derrogação desse direito (LARA, 1993, p. 90).

Entretanto, segundo alguns doutrinadores, ao ser observado o princípio da autodeterminação coletiva do Direito Coletivo do Trabalho, seriam válidas as cláusulas convencionais. Caso houvesse a supressão de acordos ou convenções coletivas, apenas com fundamentos ideológicos e presunçosos, dando preferência ao individual contra o coletivo, seria configurada a agressão ao princípio primordial das relações coletivas de trabalho (SASSO, 2015, p. 88).

Dessa maneira, deveria ser levada em consideração a teoria da interpretação das normas jurídicas do trabalho como um todo, e não somente no sentido do que é mais favorável ao trabalhador em específico. Tal teoria é denominada teoria do conglobamento. Logo, mesmo que as negociações coletivas restringissem certos direitos individuais trabalhistas, que garantissem proteção aos trabalhadores, concederiam, em contrapartida, outras vantagens específicas às categorias operárias, conforme suas deficiências (SASSO, 2015, p. 89).

Por esse ângulo, Barros (2010, p. 670), afirmou que a norma coletiva teria de ser apreciada de forma sistemática e não individualmente. Assim, a Convenção Coletiva de Trabalho deveria ser verificada em conjunto com a teoria do conglobamento, em que haveria a negociação de determinados benefícios, pelos sindicatos dos empregados, para alcançarem outros ganhos. Nessa mesma linha, foi decisão (DJU de 18.4.1997) do relator Ministro Armando de Brito da 5ª Turma referente ao RR-214745/95.

Nesse contexto ainda, para Silva (2017, p. 33) seria aceitável fixar a média do trajeto gasto, no meio em que não houvesse transporte público, respeitando-se assim a segurança jurídica. Segundo o doutrinador, seria muito complicado verificar com convicção o espaço de tempo que cada empregado gastaria da sua residência até o lugar de trabalho, em se tratando de meio rural ou localidades distantes do ambiente urbano.

Essa fixação prévia deveria ser razoável e sem abuso, uma vez que a diferença exagerada entre o tempo realmente usado pelos trabalhadores e a média fixada através de negociação coletiva ensejaria invalidação da cláusula negociada, consistindo em renúncia à direito trabalhista configurado nas horas *in itinere*. Essa desproporção acentuada foi o principal fundamento de decisão consolidada da Seção Especializada de Dissídios Individuais do Tribunal Superior de Trabalho para anular a cláusula. Decisão essa dos autos do processo 470-29.2010.5.09.0091 onde o trajeto real durava 2 horas e 15 minutos, e a média fixada no acordo coletivo era de 1 hora apenas (SILVA, 2017, p. 33).

No tocante ao posicionamento jurisprudencial do Tribunal Superior do Trabalho, podia-se verificar, em acórdão²⁷ proferido pela 6ª Turma do Egrégio Tribunal, em RR – 660-71.2010.5.09.0000, pelo Relator Ministro Augusto César Leite de Carvalho, a validade de

²⁷ O acórdão tem o seguinte teor: “HORAS IN ITINERE. LIMITAÇÃO MEDIANTE NORMA COLETIVA. POSSIBILIDADE. É válida a norma coletiva que delimita o tempo a ser remunerado a título de horas in itinere, independentemente do tempo real gasto no trajeto, em razão do reconhecimento das convenções e acordos coletivos do trabalho, prestigiados no artigo 7º, inciso XXVI, da Constituição Federal. Precedentes. Recurso de revista não conhecido” (RR – 660-71.2010.5.09.0000, Relator Ministro: Augusto César Leite de Carvalho, Data de julgamento: 23/05/2012, 6ª Turma, Data de publicação: 01/06/2012).

norma coletiva que fixava o tempo a ser remunerado quanto às horas de percurso, ainda que o tempo de fato gasto no percurso fosse diferente (SASSO, 2015, p. 89).

Da mesma forma era o entendimento da 4ª turma na decisão²⁸ em RR 5925420125220109 proferida pelo Desembargador Relator João Oreste Dalazen, que afirmou ser predominante no TST o reconhecimento como válidas de normas coletivas que fixassem previamente as horas *in itinere* contanto que houvesse razoabilidade quando comparado com o tempo real de percurso (BRASIL, 2017).

Assim, quando era considerado inválido o estabelecido em convenção coletiva pelo Poder Judiciário, este estaria protegendo apenas o trabalhador no particular em um certo processo trabalhista, sendo-lhe dado benefício financeiro imediato. Todavia, estaria ocorrendo prejuízo indireto ao princípio da autodeterminação coletiva (LARA, 1993, p. 91).

Quanto à supressão das horas *in itinere*, a doutrina e a jurisprudência em conformidade de entendimentos desprezavam a mesma, sob o argumento de que tal ato iria burlar a relação trabalhista, uma vez que tinha o condão de não respeitar a proporcionalidade do direito de negociação. A supressão consistia em cláusula que determinava a renúncia prévia e total da vantagem horas de percurso (SASSO, 2015, p. 89).

Para França (1994, p. 32), seria inadmissível a inclusão de cláusula, em acordo coletivo, que renunciasse ao direito às horas *in itinere*, por nítido desrespeito aos princípios e normas protetoras de direitos mínimos, contanto que o empregador concedesse veículo gratuito aos seus trabalhadores e estivesse sua empresa em local não provido por transporte público e regular.

Dessa maneira, poderia ser visualizada a decisão²⁹ promovida pela SBDI-I do TST, em Embargo de Recurso de Revista 235400-10.2005.5.09.0562, que teve como Relator Ministro

²⁸ A decisão tem o seguinte teor: EMENTA: PROCEDIMENTO SUMARÍSSIMO. HORAS IN ITINERE. NEGOCIAÇÃO COLETIVA. PREFIXAÇÃO. VALIDADE 1.A jurisprudência predominante do TST confere validade às normas coletivas que fixam previamente e limitam o quantitativo de horas *in itinere*, desde que haja razoabilidade e proporcionalidade em face do tempo real de percurso, descartada, em todo caso, a supressão do direito assegurado por lei. Precedentes. 2. Se o tempo efetivamente despendido pelo empregado no trajeto para o trabalho (ida e volta) é de 1 hora e 30 (trinta) minutos diários, afigura-se válida cláusula de convenção ou acordo coletivo de trabalho que delimita em 1 hora diária o tempo médio de percurso. 3. Recurso de revista da Reclamada de que se conhece e a que se dá provimento (RR 5925420125220109. Desembargador Relator João Oreste Dalazen. DEJT 22/05/2015).

²⁹ A decisão tem o seguinte teor: “Acórdão embargado publicado na vigência da Lei nº. 11.496/2007. Horas *in itinere*. Norma coletiva que prevê a supressão de direito. Invalidez. Princípio da valorização social do trabalho. O pacto coletivo, também garantido pela Lei Maior, não empresta validade, por si só à supressão ou diminuição de direitos trabalhistas indisponíveis. A flexibilização das condições de trabalho, em princípio possível em matéria de jornada de trabalho, não pode se sobrepor ao princípio da valorização social do trabalho (artigo 1.º, IV, da CF). Nesse contexto, inviável o reconhecimento de norma coletiva que retira direitos mínimos do empregado. Acrescente-se, por fim, que o artigo 58 da CLT foi alterado pela Lei Complementar 123/2006, sendo acrescentado o §3.º, que passou a admitir a flexibilização de horas *in itinere* para empresas de pequeno porte e microempresas, e em situações fixadas na própria Lei, mas não autorizou a supressão do direito definido no parágrafo anterior.

Horácio Raymundo de Senna Pires. Tal julgado considerou inválida norma coletiva que suprimiu o direito às horas *in itinere* (GARCIA, 2014, p. 876-877). Logo, a flexibilização das horas de percurso de modo algum tinha finalidade de supressão de tal direito, porém de ajustá-lo a uma condição viável (SASSO, 2015, p. 90).

Por último, apesar de todas essas discussões doutrinárias e jurisprudenciais anteriores à aprovação da lei de número 13.467/2017, como resultado coerente da alteração do §2º do artigo 58 da CLT, o antigo §3º do mesmo artigo foi revogado. Tal artigo, como foi visto, preceituava que poderia haver a fixação de um tempo médio, através de acordo ou convenção coletiva, quanto as horas *in itinere* que deveriam ser pagas aos empregados, quando se tratava de empresas de pequeno porte e microempresas (RODRIGUEZ; FONSECA, 2017, p. 51).

6 A EXTINÇÃO DAS HORAS IN ITINERE PREVISTA NA NOVA LEI DE Nº 13.467/2017

6.1 ANÁLISE DO NOVO TEXTO LEGAL

O §2º do artigo 58 da CLT foi modificado recentemente pela Lei de nº 13.467/2017 com redação que elimina as horas *in itinere* consideradas anteriormente como tempo de serviço. Para a nova disposição não será mais computado na jornada laboral o tempo despendido pelo trabalhador desde sua residência até o efetivo posto de serviço e para o seu retorno, por qualquer meio de transporte, inclusive o concedido pelo empregador. Esse tempo usado pelo empregado não é mais tido como à disposição do empregador (CASSAR, 2017, p. 607).

Antes, na antiga redação da CLT, bem como no entendimento jurisprudencial sumulado (Súmula 90 do TST), o período de tempo gasto pelo trabalhador até o local de trabalho e para seu retorno, por qualquer meio de locomoção, não seria contabilizado na jornada de trabalho. No entanto, o deslocamento do empregado por condução concedida pelo empregador para locais de difícil acesso ou não servido por transporte público era apurado como jornada de trabalho (RICALDE; WILLIAM, 2017, p. 35).

Por ser assim, com a reforma trabalhista são visíveis as novas expressões trazidas pela lei e inseridas no §2º do artigo 58 da CLT. O novo escrito não fala mais em período gasto pelo empregado “até o local de trabalho” e expressamente diz que não será computado na jornada

Recurso de embargos conhecido e desprovido” (TST, SBDI-I, E-RR 235400-10.2005.5.09.0562, Rel. Min. Horácio Raymundi de Senna Pires, *DEJT* 27.11.2009).

de trabalho o tempo despendido pelo empregado desde a sua residência até “a efetiva ocupação do posto de trabalho”. Ademais, o tempo utilizado pelo trabalhador no percurso, usando meio de transporte proporcionado pelo empregador, não é mais tido como integrante da jornada de trabalho, “por não ser tempo à disposição do empregador” (RICALDE; WILLIAM, 2017, p. 35).

Nesse sentido, não é mais apreciado como tempo de serviço e, consequentemente como tempo à disposição, o período utilizado no trajeto casa-trabalho e trabalho-casa pelo obreiro. Assim, devem ser canceladas as Súmulas 90 e 320 do TST, pois foi modificado o texto do §2º do artigo 58 da CLT, para instituir posicionamento contrário (CASSAR; BORGES, 2017, p. 28). Para Silva (2017, p. 35-36), o novo §2º do artigo 58 da Consolidação das Leis Trabalhistas se configura em uma oposição direta à Súmula 90 do TST. Para o doutrinador existe a possibilidade de que o TST cancele ou module a mesma.

Outrossim, a nova redação do dispositivo citado, extinguiu da jornada trabalhista o tempo gasto pelo trabalhador desde sua moradia até sua “efetiva ocupação do posto de trabalho”. Desse modo, deve ser cancelado o entendimento da Súmula 429³⁰ do Tribunal do Superior do Trabalho, uma vez que o tempo usado pelo obreiro do portão da empresa até o local efetivo de serviço não será também contabilizado (CASSAR; BORGES, 2017, p. 28).

Nesse cenário, interessante destacar ainda que, segundo Silva (2017, p. 36), o novo dispositivo trazido pela Lei nº 13.467/2017 trouxe maior poder de barganha ao empregador, visto que, anteriormente à reforma trabalhista, ponderava-se que o ônus da ausência de transporte público não poderia recair sobre o trabalhador. Isso se dava em virtude de caber ao empregador a escolha de se estabelecer em lugar deserto e isolado, que dificultava assim o acesso pelo obreiro ao local de prestação de serviço e obrigava ao empregador incluir em seus gastos essa peculiaridade.

Entretanto, para o autor, o vigente §2º do artigo 58 da CLT modifica essa noção e altera esse ônus, pertencendo agora ao obreiro o encargo da ausência de transporte coletivo no lugar de exercício do seu trabalho. Dessa maneira, ficará sob responsabilidade das entidades sindicais negociarem da mais adequada forma, de modo que o empregado não saia lesado no momento do estabelecimento de acordo ou convenção coletiva de trabalho (SILVA, 2017, p. 36).

³⁰ A súmula nº 429 do Tribunal Superior do Trabalho prescreve o seguinte: “TEMPO À DISPOSIÇÃO DO EMPREGADOR. ART. 4º DA CLT. PERÍODO DE DESLOCAMENTO ENTRE A PORTARIA E O LOCAL DE TRABALHO - Res. 174/2011, DEJT divulgado em 27, 30 e 31.05.2011. Considera-se à disposição do empregador, na forma do art. 4º da CLT, o tempo necessário ao deslocamento do trabalhador entre a portaria da empresa e o local de trabalho, desde que supere o limite de 10 (dez) minutos diários”.

Nesse seguimento, para Miglioranzi e Habermann (2017, p. 45), enquanto anteriormente ao surgimento da Lei nº. 13.467/2017 a polêmica se concentrava no tocante a definição de local de difícil acesso, o novo e atual texto legal eliminou a incerteza, embora, infelizmente, tenha trazido prejuízo ao empregado. Acontece que, nos dias de hoje, independe se o percurso percorrido pelo trabalhador é ou não de fácil acesso para saber que o tempo gasto em trajeto casa-trabalho não será mais computado na jornada de trabalho.

Contudo, apesar desses posicionamentos críticos à inovação legislativa, conforme o relator Rogério Marinho (PSDB-RN), do Projeto de Lei 6787/16³¹, a motivação para a alteração do §2º do artigo 58 da CLT se encontra no fato de ser incumbência do poder público, quanto aos transportes fornecidos para todos, inclusive para os trabalhadores, e não encargo dos empregadores, como se estabelecia antes da vigência da Lei de número 13.467/2017 (MIGLIORANZI; HABERMANN, 2017, p. 46).

O direito ao transporte é um Direito Fundamental social de segunda geração, previsto no artigo 6º³² da Constituição Federal de 1988, tendo sido incluído como direito fundamental a partir da Emenda Constitucional de número 90 de 2015. A segunda geração de Direitos Fundamentais, surgida posteriormente à Primeira Grande Guerra, consiste nos direitos sociais, econômicos e culturais, os quais objetivam propiciar a igualdade e o bem-estar, estabelecendo ao Estado uma prestação positiva, o qual fica obrigado a realizar alguma coisa de caráter social em benefício do homem. Temos como outros exemplos deles o direito ao trabalho, à segurança, à velhice, à saúde e à alimentação (BULOS, 2014, p. 528).

Além disso, outro argumento justificativo da extinção do fornecimento das horas *in itinere*, se configura no fato de que a obrigatoriedade na concessão apenas para uma parcela dos trabalhadores, ou seja, daqueles que laboram em local de difícil acesso ou não fornecido por transporte público e regular, fere o Princípio da Isonomia, presente no artigo 5º³³ da Constituição Federal. Pode-se afirmar isto, realizando um exame das condições dos outros trabalhadores que utilizam o sistema de transporte público. Estes, por diversas vezes enfrentam condições precárias, levando horas para chegar ao local de trabalho, alvos da insegurança desses

³¹ Projeto de lei que ensejou a criação da nova lei 13.467/2017 aprovada recentemente.

³² Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015).

³³ O caput do artigo 5º da Constituição Federal de 1988 tem a seguinte redação: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade (...)” (BRASIL, 1988).

meios de condução e mesmo assim não teriam direito ao cômputo do tempo gasto no transporte em sua jornada de trabalho.

O Princípio da Isonomia ou da Igualdade é um direito resguardado a todos que são submetidos à aplicação da lei por uma autoridade do país, sendo vedada a discriminação de qualquer pessoa, por sexo, raça, cor da pele, nacionalidade, idade ou condição social (DIMOULIS; MARTINS, 2012, p. 69). Nessa perspectiva, o disposto no caput do artigo 5º da Constituição Federal de 1988 trata-se de uma igualdade jurídico-formal e guarda uma importância enorme, dado que serve de mandamento nuclear na interpretação das demais normas constitucionais (BULOS, 2015, p. 95).

Por último, pode-se acrescentar como fundamento mais importante da recente supressão das horas de trajeto, o desestímulo do empregador no fornecimento de transporte quando oneroso. O fato é que, anteriormente à reforma trabalhista, o empregador, ao fornecer transporte privado para os seus trabalhadores, ver-se-ia obrigado ao pagamento das horas de percurso, acrescentado aos seus custos com o empregado o valor dessa obrigação. Tal aumento desestimulava o empregador a disponibilizar veículo particular, resultando em sacrifícios por parte dos obreiros, para conseguirem chegar aos seus postos de trabalho distantes e de complicados acessos, muitas vezes precarizando a situação dos empregados que estariam sujeitos à acidentes (RODRIGUES, 2017, p. 48).

Desse modo, o empregador não pode mais ser penalizado ao conceder veículo ao trabalhador e sim estimulado, uma vez que deve propiciar o transporte sem onerosidade alguma, tornando o fornecimento do veículo opcional. Deve partir de sua consciência e de sua vontade essa concessão de meios para o empregado alcançar seu posto de trabalho. É interessante notar que, caso haja a oferta da condução, o empregador será beneficiado em inúmeros quesitos, como por exemplo na certeza de assiduidade e pontualidade dos trabalhadores, bem como será vantajoso para o obreiro, que chegará na empresa e em sua casa numa rapidez maior. (RODRIGUES, 2017, p. 49). Os empregados serão ainda privilegiados com a segurança, conforto e facilidade. Resultando em vantagens para ambos os sujeitos da relação de emprego, tornando-a uma cooperação mútua e equilibrada.

Devido a tudo isso, entende-se que a nova redação trazida pela reforma ao §2º do artigo 58 da CLT, incentivou o fornecimento de meio de transporte aos trabalhadores, com a supressão das horas de trajeto, salvo negociação coletiva contrária, de forma que determinou que o tempo gasto no percurso casa-trabalho não constitui jornada de trabalho e, conseqüentemente, não traz custos extras ao empregador (RODRIGUES, 2017, p. 50).

6.2 A TEORIA DOS JOGOS E SUA APLICABILIDADE NO FIM DAS HORAS IN ITINERE

A espinha dorsal da Teoria dos Jogos³⁴ compreende o estudo do comportamento do competidor que elabora uma tática em algum jogo. A primeira noção dessa teoria foi exposta por Neumann e entendia que a conquista do mais acertado resultado por um oponente acarretaria o insucesso do seu adversário, isto é, a consequência seria um jogo de soma zero (Teorema Minimax³⁵). John Nash aprimorou essa formulação, trazendo a definição de *Equilíbrio*, que seria a vitória por ambos os competidores do certame, preservando, no entanto, suas pretensões iniciais (LUCENA FILHO, 2012, p. 35).

Esse *Equilíbrio de Nash* seria verificado através do uso de um método cooperativo em um jogo que guardasse interesses contrários e resultasse em ganhos individuais, uma vez que aqui haveria viabilidade de maximização de vitórias juntamente com a possibilidade de cooperação com o oponente. Dessa maneira, os ganhos seriam maiores quando pensados coletivamente do que aqueles considerados apenas em proveito particular (LUCENA FILHO, 2012, p. 35).

Nesse sentido, criou-se a questão do Dilema do Prisioneiro, um caso hipotético no qual um prisioneiro A e outro prisioneiro B, ausentes provas que os condenem, são questionados pelo poder superior e se dá a propositura de algumas alternativas individualmente: a) se um dos dois oponentes testemunha contra o outro, aquele será livre e este será condenado por 3 anos; b) se ambos acordam e testemunham um contra o outro, eles serão condenados a dois anos; c) se os dois não aceitam o acordo, a pena é estabelecida em 1 ano para cada (LUCENA FILHO, 2012, p. 35, apud ALMEIDA, 2003, p. 182).

Supondo tendo ocorrido a tomada de decisões no mesmo momento, bem como considerando que os prisioneiros não tiveram contato anterior à escolha, para agir de forma racional, cada um deverá não assinar o acordo, deduzindo que o outro não irá acordar também. Deste modo, caso decidam de maneira a preservar apenas e tão somente seus interesses

³⁴ Essa teoria nasceu após a Primeira Guerra Mundial (1944) nos ramos da matemática e tem entendimento concentrado nas análises econômicas. É amplamente utilizada na área da Administração, da Economia, da Matemática, da Ciência Política, do Jornalismo e da Filosofia. Tal teoria foi pensada por Joh Von Neumann e Oskar Morgenstern e tem como fito alcançar a concretização de decisões em casos de conflito (LUCENA FILHO, 2012, p. 34).

³⁵ O ponto Minimax é verificado nos jogos que se submetem ao binômio vencedor/perdedor. De acordo com esse teorema, o primeiro jogador jamais obterá valor menor que X, ou seja, estabelece que seu mínimo máximo é tal valor. Quanto ao outro jogador, também lhe é assegurado nunca ganhar valor inferior à Y, isto é, seu máximo mínimo. Dessa forma, os jogadores devem calcular suas estratégias levando em consideração o outro para se obter o equilíbrio (LUCENA FILHO, 2012, p. 37, apud ALMEIDA, 2003, p. 187).

individuais, o resultado seria penas maiores para os dois. Assim, atitudes egoístas não trazem benefícios, ocasionando um resultado bem mais oneroso do que aquele conquistado a partir do pensamento simultâneo no outro oponente (LUCENA FILHO, 2012, p. 36).

Ante o exposto, evidencia-se uma ligação entre os postulados da Teoria dos Jogos e o equilíbrio almejado com a atual redação do §2º do artigo 58 da CLT trazida pela nova lei de número 13.467/2017. Isso é perceptível dado que em toda relação de trabalho há jogadores, com interesses a princípio contrários, ou seja, os jogos preliminarmente são regidos pela noção de ganhador-perdedor, podendo, todavia, ser modificados em jogos cooperativos.

Nesse seguimento, considerando a não mais obrigatoriedade do empregador em fornecer condução particular ao empregado e ao mesmo tempo observando os benefícios que esse transporte particular proporciona para aquele, como mão de obra assídua e pontual, o patrão será estimulado a conceder o transporte aos seus obreiros sem nenhum ônus/encargo extra. Do mesmo modo, o obreiro estará sendo favorecido na relação, uma vez que não precisará se martirizar para conseguir chegar ao local de trabalho. Além do mais, terá a certeza da segurança, conforto e maior rapidez na chegada ao seu local de trabalho.

Logo, percebe-se que com a inovação legislativa, o empregador estará entusiasmado em conceder condução para seu empregado, em busca de uma mão de obra melhor, bem como o trabalhador perceberá o reconhecimento, dado a concessão espontânea do transporte particular, e prestará um serviço de maior qualidade ao seu empregador. Visto isso, analisa-se as concessões mútuas feitas por ambos os sujeitos da relação trabalhista com o fito de conquistar a maximização de benefícios, quando feito o exame do coletivo, e não apenas garantir os seus interesses individuais.

Assim, os interesses primordialmente contrários, quais sejam a ausência de vontade de conceder transporte particular ao empregado pelo empregador, em virtude de anteriormente ao advento da lei, esse fornecimento ser oneroso, bem como a vontade pelo empregado de ter à sua disposição um transporte privado para poder chegar à sua residência e ao seu local de trabalho com maior rapidez, transformam-se posteriormente em um jogo cooperativo, em que ambos buscam a maximização de vitórias, através de concessões mútuas, em prol do equilíbrio na relação trabalhista.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista todo o estudo realizado, as discussões acaloradas na doutrina em busca de definir o que viria a ser um local de difícil acesso não guardam mais razão de ser, bem como não há mais sentido na existência dos debates doutrinários e jurisprudenciais acerca da possibilidade ou não de realização de negociação coletiva, através de acordo coletivo de trabalho ou convenção coletiva de trabalho, que pretendiam transacionar (seja suprimir ou fixar uma média através da limitação) o direito às horas *in itinere*, visto que o §3º do artigo 58 da CLT foi revogado.

A nova questão se concentra no exame do atual texto, advindo da recente inovação legislativa, do §2º do artigo 58 da CLT. A alteração significativa trazida pela Lei de nº. 13.467/2017 à redação do dispositivo foi o fim da obrigatoriedade do pagamento das horas *in itinere* pelos empregadores, em situações que anteriormente elas eram devidas, em virtude de antes serem consideradas tempo de serviço e conseqüentemente tempo à disposição.

Nessa perspectiva, no presente trabalho foram discutidos os fundamentos que determinaram a extinção das horas de percurso. A primeira motivação se encontra no fato de ser incumbência do Poder Público (e não do empregador) disponibilizar transporte público a todas as pessoas, incluindo os trabalhadores sem distinção. Tal alegação está respaldada no Direito Fundamental social ao transporte, previsto no artigo 6º da Constituição Federal de 1988. Esse direito é concretizado a partir de uma prestação positiva efetivada pelo Estado para com os homens.

Outrossim, pode-se justificar a modificação do preceito no §2º do artigo 58 da CLT conforme a obediência ao princípio da isonomia, devidamente expresso no artigo 5º da Constituição Federal de 1988. Depreende-se isso a partir de uma análise feita anteriormente à reforma trabalhista, qual seja a observação da situação dos demais trabalhadores, não incluindo aqueles que laboram em locais de difícil acesso ou não servido por transporte público. Nesse contexto, muitos obreiros que se utilizam de transporte público gastam muitas horas no trajeto local de trabalho-residência, além de conviverem com a insegurança diária e com o desconforto desses meios de transporte. Mesmo com esse cenário, ao contrário dos privilegiados com as horas *in itinere*, tais trabalhadores não eram beneficiados com remuneração extra e nem com o cômputo na jornada do seu percurso casa-lugar de trabalho.

Por fim, como último e mais importante argumento dessa inovação legislativa, encontra-se a não obrigatoriedade na concessão de transporte aos empregados pelo empregador como fator estimulante ao fornecimento de condução, de forma espontânea, livre, dado que o

empregador não será penalizado com custos extras com o obreiro, como anteriormente à reforma trabalhista.

Dessa maneira, não mais incumbido de maneira onerosa a fornecer o transporte aos seus empregados, quando a empresa se localizar em lugar de difícil acesso ou não servido por transporte público e regular, o empregador disponibilizará isento de obrigação, uma vez que não terá gastos maiores com seus empregados e ainda se beneficiará com uma mão de obra mais assídua e pontual.

Assim, a partir do exame desse fundamento percebe-se uma relação intrínseca do mesmo com a Teoria dos Jogos. Isso porque, parte-se do pressuposto que, inicialmente os interesses da relação trabalhistas são contrapostos, tendo em um jogo um perdedor e um vencedor. No entanto, essa oposição pode se transformar na ideia de maximização de benefícios para ambos os sujeitos da relação, preservando suas aspirações particulares.

Isso se torna possível a partir do momento que o jogo se converte em uma cooperação mútua, através da qual os jogadores convergem seus interesses na perspectiva de obtenção do máximo de ganhos possível para ambos. Com a nova redação do §2º do artigo 58 da CLT, é possibilitado ao empregado e ao empregador alcançarem o equilíbrio na relação trabalhista apoiado em concessões recíprocas, uma vez que, não sendo mais oneroso para o empregador o fornecimento de transporte privado para o obreiro, aquele disponibilizará livremente, visando mão de obra assídua e pontual. Em contrapartida, o trabalhador, sendo privilegiado com o conforto, segurança e uma maior rapidez para chegar em seu local de trabalho e na sua residência, executará um serviço de qualidade e presteza.

Nesse viés, percebe-se que a nova redação trazida pela Lei de número 13.467/2017 ao §2º do artigo 58 da CLT, é sensata, coerente e apropriada, uma vez que objetiva relações trabalhistas mais equiparadas, desde que os sujeitos das relações convirjam em concessões mútuas transformando esses vínculos em jogos cooperativos.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Consolidação das Leis Trabalhistas**. Decreto-Lei nº 5452 de 1º de maio de 1943. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm>. Acesso em: 21 ago 2017.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Lei nº. 13.467 de 13 de julho de 2017**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/L13467.htm>. Acesso em: 19 de out 2017.

BRASIL. **Resolução nº 129 de 05 de abril de 2005**. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/1939/3977/2005_res0129.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 20 de out de 2017.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (TST). **Súmulas, Orientações Jurisprudenciais (Tribunal Pleno / Órgão Especial, SBDI-I, SBDI-I Transitória, SBDI-II e SDC), Precedentes Normativos**. Brasília: Coordenação de Serviços Gráficos - CSG/SEG/TJDFT, 2016. Disponível em: <tst.jus.br/documentos/1015763003/livro-internet.pdf>. Acesso em: 21 de out de 2017.

BARROS, Alice Monteiro. **Curso de Direito do Trabalho**. 6. ed. rev. e ampl. – São Paulo: LTr, 2010.

_____. **Curso de Direito do Trabalho**. 11. ed. São Paulo: LTr, 2017.

BULOS, Uadi Lammêgo. **Curso de Direito Constitucional**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

_____. **Constituição Federal Anotada**. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2015.

CASSAR, Vólia Bomfim; BORGES, Leonardo Dias. **Comentários à Reforma Trabalhista**. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho**. 9. ed. São Paulo – SP: Método, 2014.

_____. **Direito do Trabalho**. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2017.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 13. ed. São Paulo – SP: LTr, 2014.

DIMOULIS, Dimitri; MARTINS, Leonardo. **Teoria Geral dos Direitos Fundamentais**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

LUCENA FILHO, Humberto Lima de. **A constitucionalização da solução pacífica de conflitos na ordem jurídica de 1988**. 2012. 163 f. Dissertação (Mestrado em Constituição e

Garantias de Direitos) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2012. Disponível em: <<https://repositorio.ufrn.br/jspui/handle/123456789/13943>>. Acesso em: 06 nov 2017.

FRANÇA, Milton de Moura. Renúncia de direito as horas “in itinere” prevista em acordo coletivo: ineficácia. **Genesis: Revista de Direito do Trabalho**, Curitiba, v. 4, n. 19, p. 31-32, jul. 1994. Disponível em: <http://www.trt15.jus.br/escola_da_magistratura/Rev5Art7.pdf>. Acesso em: 15 set. 2017.

GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Curso de Direito do Trabalho**. 8. ed., rev., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense, 2014.

LARA, Waldir de R. Prefixação de horas in itinere e flexibilização de direitos: breves considerações. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região**, Campinas, n. 4, p. 90-92, jan./jun. 1993. Disponível em: <<http://portal.trt15.jus.br/documents/124965/2647700/R+4-1993.pdf/1ccb1944-240a-455d-807a-27b164a11fa1>>. Acesso em: 15 set. 2017.

MARTINEZ, Luciano. **Curso de Direito do Trabalho**. 4. ed. São Paulo – SP: Saraiva, 2013.

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do Trabalho**. 30. ed. São Paulo – SP: Atlas, 2014.

MIGLIORANZI, Juliana Migot; HABERMANN, Raíra Tuckmantel. **Comentários à Reforma Trabalhista**. 1. ed. Leme – SP: Habermann, 2017.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Curso de Direito do Trabalho**. 28. ed. São Paulo – SP: Saraiva, 2013.

OLIVEIRA, Paulo Henrique Blair de. **Legitimidade e interpretação nas súmulas jurisprudenciais**: um estudo a partir da súmula 90 do Tribunal Superior do Trabalho. 2007. 143 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília, Faculdade de Direito, Brasília, 2007. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/handle/10482/7705>. Acesso em: 22 de out 2017.

RICALDE, Mario do Carmo; CARVALHO, William Epitácio Teodoro de. **Comentários à Reforma Trabalhista + CLT Comparada**. 1. ed. Mato Grosso do Sul: Contemplar, 2017.

RODRIGUES, Deusmar José. **Lei da Reforma Trabalhista**: comentada artigo por artigo. 1. ed. Leme – SP: JH Mizuno, 2017.

SASSO, Rodrigo Inocente. Breves ponderações acerca das horas in itinere. **Direito & Justiça**, v. 41, n. 1, p. 84-91. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fadir/article/viewFile/19973/12669>>. Acesso em: 20 ago 2017.

SILVA, Homero Batista Mateus da. **Curso de Direito do Trabalho Aplicado**. 4. ed. São Paulo: Editora Revistas dos Tribunais, 2017.

_____. **Comentários à Reforma Trabalhista**. 1. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2017.

TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO. **Jurisprudências.** Disponível em:
<<https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/24701984/recurso-de-revista-rr-28261620105080126-2826-1620105080126-tst>>. Acesso em: 20 out 2017.

_____. **Jurisprudências.** Disponível em:
<<https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/190564784/recurso-de-revista-rr-5925420125220109>>. Acesso em: 20 out 2017.