



**EMENDA N. \_\_\_\_ - CCJ**  
**(Projeto de Lei da Câmara nº 38, de 2017 – Reforma Trabalhista)**

## **Emenda Aditiva**

Acrescente-se os parágrafos 4º a 9º ao art. 58, constante do Projeto de Lei da Câmara nº 38 de 2017, que altera a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT.

Art.58.....  
.....

§ 4º 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".

§ 5º - A mera insuficiência de transporte público não enseja o pagamento de horas "in itinere".

§ 6º- 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.

§ 7º - No conceito de transporte público regular encontram-se compreendidos o transporte urbano e semi-urbano, entendido este último como aquele que conduz passageiros entre cidades circunvizinhas, com veículos de mesmas características, diversidade diária de horários e custo similar daqueles utilizados no perímetro urbano, transportando passageiros em trajetos parciais.

8º - 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.

9º - 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".

## JUSTIFICAÇÃO

O objetivo da proposta de alteração do art. 58 da CLT, é modernizar o texto legal conforme a evolução doutrinária, legislativa e jurisprudencial do conceito de horas in itinere, bem como conferir segurança jurídica nas relações jurídicas entre empregador e

empregado, mediante o estabelecimento de critérios objetivos sobre o alcance do instituto, em face das inúmeras circunstâncias fáticas que caracterizam o tempo à disposição do empregado durante o trajeto residência-trabalho-residência e que hoje são objeto de dúvidas.

Inicialmente se propõe a manutenção do instituto das horas in itinere no ordenamento jurídico trabalhista que hoje encontra previsão no art. 58 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943 com as alterações promovidas pela Lei pela Lei nº 10.243/01, alterando assim o entendimento proposto no art. 58, § 2º do art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 38, de 2017, que exclui o instituto.

Guarda-se assim o entendimento que quando o empregador está situado em local não servido por transporte público regular, a condução fornecida ao trabalhador é uma ferramenta essencial ao trabalho, viabilizando o funcionamento da própria atividade empresarial, visto que sem o fornecimento do transporte pelo empregador, dificilmente o ente patronal iria conseguir mão-de-obra para prestação dos serviços em local não servido por transporte público.

Assim a contabilização do tempo gasto no deslocamento residência-trabalho-residência, quando se tratar de percurso não servido por transporte público regular e quando o empregador fornecer o transporte é, em última análise, uma forma de fomentar a atividade econômica fora dos centros urbanos e em áreas rurais. Aliás, inúmeras empresas, ao definir seu local de instalação, observam fatores como a proximidade de sua matéria prima, áreas com benefícios fiscais, preços de terrenos e custos mais baratos de implantação, além de outros elementos que instigam os empresários a distanciarem-se dos centros urbanos onde, por decorrência lógica, a mão de obra é escassa e o transporte público é insatisfatório.

Deste modo, seria injusto impor ao empregado arcar com as horas despendidas para chegar ao centro de trabalho não servido por transporte público, uma vez que esta situação decorre, unicamente, do interesse do empregador.

A redação atual do artigo 58, § 2º tal como previsto no art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 38, de 2017 ocasionará o desinteresse no labor em locais não servidos por transporte público, dificultando ou inviabilizando o recrutamento de mão de obra para os estabelecimentos localizados em tais locais, provocando, em muitos casos, o fechamento de unidades, razão pela qual é de interesse do próprio empresariado do texto proposto na presente emenda aditiva.

Ainda quanto ao art. 58, § 2º da CLT, propõe-se, por meio desta emenda, a retirada do termo "local de difícil acesso" constante na legislação em vigor. É que o conceito de dificuldade de acesso e ausência de transporte público regular se confundem, aquela sendo consequência imediata desta. Quando a distância a ser percorrida é grande a ponto de não poder ser vencida a pé e, simultaneamente, não há transporte público compatível, o local é de difícil acesso. Porém, em havendo tal transporte, cessa aquela dificuldade e elidida está a integração à jornada. Tal alteração legislativa tem como finalidade afastar a subjetividade e imprecisão do conceito de "local de difícil", facilitando a aplicação da Lei e solução de controvérsias sobre o tema.

Quanto ao art. 58, § 3º da CLT, a presente emenda propõe a extensão às empresas em geral, e não só às micro e pequenas empresas, à possibilidade de que norma coletiva convencione o tempo médio do deslocamento in itinere. Tal possibilidade, inclusive, já vem sendo referendada pela jurisprudência trabalhista. Assim, a novel redação adequa a legislação à jurisprudência dominante. A novel redação do §3º estabelece também

limites a esta pactuação, impedindo assim que a norma coletiva possa ser desvirtuada para o fim de excluir ou reduzir drasticamente o real tempo gasto no deslocamento. É que a possibilidade de pactuação da média tem como objetivo facilitar a apuração das horas gastas, considerando a dificuldade de se apurar as horas efetivamente gastos, quando o local da prestação de serviços não é o mesmo todos os dia, como ocorre, por exemplo, com aqueles que laboram em lavouras, em construção de trechos de obras de rodovias, os empregados portuários, os trabalhadores em alto mar e também considerando as variações que podem ocorrer por conta de intempéries diárias, trânsito, etc. Contudo, na hipótese de flagrante disparidade entre o tempo de percurso efetivamente utilizado e aquele atribuído pela norma coletiva, há subversão do direito à livre negociação, restando caracterizada, portanto, a renúncia do reclamante ao direito de recebimento das horas “in itinere”, o que é vedado pela Lei nº 10.243/01 e também por esta emenda.

A presente emenda propõe adição ao art. 58 dos §, 4º, 5º e 6º, e tem por justificativa positivar o já maturado entendimento da jurisprudência trabalhista desenvolvido ao longo dos anos e consolidado na súmula 90 do TST acerca do tema.

A presente emenda propõe adição ao art. 58 do § 7º e tem como escopo afastar as dúvidas e interpretações do que seria o conceito de transporte público regular, estabelecendo critérios objetivos e limites de interpretação quanto ao seu real alcance.

A presente emenda propõe a adição ao art. 58 do § 8º e tem por escopo positivar entendimento já consolidado da jurisprudência trabalhista por meio da súmula 90, inciso V do TST.

A presente emenda propõe a adição ao art. 58 do § 9º e tem por escopo positivar entendimento já consolidado da jurisprudência trabalhista por meio da súmula 20 do TST, adicionando critérios objetivos à legislação para que fique claro que o caracteriza o direito as horas in itinere é o fornecimento pelo empregador de condução para local não servido por transporte público, pouco importando se a título gratuito ou oneroso.

Acredita-se que com as alterações propostas será conferida segurança jurídica às relações entre empregado e empregador, quando houver tempo gasto no deslocamento para o local de trabalho, ao mesmo tempo em que se manterá atrativo à força de trabalho, o labor nessas condições, viabilizando, como já dito, o funcionamento de empreendimentos e atividades comerciais instalados em locais não servido por transporte público regular.

Sala das Comissões

Senador RANDOLFE RODRIGUES