

Reflexões sobre flexibilização de horas *in itinere* e desenvolvimento sustentável

REFLECTIONS ON FLEXIBILIZATION OF IN ITINERE HOURS AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT

* Haide Maria Hupffer

** João Luis Kleinowski Pereira

*** Roberto Harb Naime

Resumo: A concentração de indústrias em centros urbanos atrai a necessidade de maior infraestrutura de transporte e, dada a deficiência do transporte público, particulares optam por utilizar seus veículos individuais. Alternativa poderia ser a instalação de parques fabris em localidades remotas, entretanto, diversas são as dificuldades econômicas para viabilizá-la. As *horas in itinere*, por exemplo, decorrem da CLT – Consolidação das Leis do Trabalho – e constituem obrigação de pagamento ao empregado pelo tempo despendido no deslocamento até a empresa instalada em local de difícil acesso ou não servida por transporte público e vice-versa, sempre que o transporte for fornecido pelo empregador. Referida obrigação, em certa medida, tem dado causa à superlotação de grandes centros. A conjugação de acontecimentos sinaliza que os malefícios trazidos pela medida são sobremaneira maiores do que os benefícios, permitindo-se concluir pela necessidade de reavaliação da obrigação imposta pela norma trabalhista que incentiva o desenvolvimento de regiões urbanas em detrimento das demais regiões do país.

Palavras-chave: Horas *in itinere*; Desenvolvimento sustentável; Transporte; Jornada; Trabalho.

Abstract: The concentration of industries in urban centers attract the need for more infrastructure and transport, given the failure of public transportation, individuals choose to use their individual vehicles. Alternative could be the installation of manufacturing facilities in remote locations, however, there are several viable economic hardship for it. The hours commuting, for example, arise from CLT - Consolidation of Labor Laws - are obliged to pay the employee for the time spent in commuting to the company installed in place of difficult access or not served by public transport and vice versa, always that transportation is provided by the employer. Obligation, to some extent, has given rise to overcrowding of large centers and a combination of events

* Universidade Feevale. Programa de Pós-Graduação em Qualidade Ambiental. Pró-Reitoria de Pesquisa e Inovação. Docente e pesquisadora no Programa de Pós-Graduação em Qualidade Ambiental (mestrado e doutorado). Curso de Graduação em Direito. E-mail: haide@feevale.br

** Mestrando no Programa de Qualidade Ambiental. Universidade Feevale. E-mail: joao pereira@gmail.com

*** Docente e Pesquisador no Programa de Mestrado e Doutorado em Qualidade Ambiental. Universidade Feevale. E-mail: rnaime@feevale.br

indicates that the harm brought by the measure are greatly larger than the benefits, allowing a determination of need for reassessment of the obligation imposed by the standard that encourages labor the development of urban areas at the expense of other regions of the country.

Keywords: Hours commuting; Sustainable development; Transport; Journey; Work.

INTRODUÇÃO

A falta de planejamento sistêmico para o crescimento de centros urbanos gera transtornos aos habitantes dessas localidades, tanto no que se refere à saúde, à educação e ao transporte, mas muito especialmente quanto a aspectos vinculados a questões ambientais, causados por diversos fatores antrópicos, tais como: poluição do ar pela emissão de gases de indústrias e automóveis, poluição das águas, ilhas de calor, inversão térmica, efeito estufa, erosão, chuva ácida, enchentes e desmoronamentos, falta de áreas verdes, poluição sonora e visual, dentre outros.

O crescimento da população mundial e o conseqüente aumento das necessidades humanas, naturalmente, causam maior consumo dos recursos naturais disponíveis no meio ambiente e, por conseqüência, causam degradação ambiental principalmente nos meios físico e biológico, mas também no meio denominado antrópico ou socioeconômico, que corresponde a todo conjunto de atividades exercidas pelo homem e que são incluídas no conceito geral de geobiosistema (NAIME; GARCIA, 2004).

Em termos gerais, tem-se que diversas são as fontes de degradação do ambiente e diversas são as possibilidades de enfrentamento. O presente estudo centra-se na poluição do ar gerada, desnecessariamente, diga-se de passagem, por veículos automotores de particulares. Como a poluição do ar causada por veículos automotores de particulares, de igual maneira, é tema sobremaneira amplo, este estudo enfrenta as dificuldades de empresas para proporcionarem o transporte de funcionários por seus meios, sem o excessivo ônus então classificado como “horas *in itinere*”.

Horas in itinere constituem obrigação de pagamento ao empregado pelo tempo despendido no deslocamento até a empresa, quando instalada em local de difícil acesso ou não servida por transporte público, sempre que o transporte for fornecido pelo empregador. O assunto repercute em diversas searas do direito e da administração pública.

Neste estudo, busca-se demonstrar que o dispositivo relacionado à remuneração por *horas in itinere*, ainda que previsto em lei, fere fundamentos constitucionais quando analisado sob a ótica da ordem econômica e, principalmente, do arcabouço legal ambiental, devendo ser reavaliado sob a ótica da governança. Trata-se de instituto que não contribui para o desenvolvimento ambientalmente sustentável, ao contrário, o prejudica. Por outro lado, não se está a advogar um retrocesso nos direitos trabalhistas conquistados

historicamente. O que se quer argumentar no presente estudo é pela flexibilização do instituto das *horas in itinere* na instalação de empresas em pequenas cidades ou cidades próximas a grandes centros urbanos. A empresa ao fornecer transporte para seus funcionários evitará que cada funcionário utilize seu veículo particular ou transporte público. Certamente esta poderá ser uma medida para diminuir a emissão de poluentes na atmosfera.

1 A CONSTITUIÇÃO ECOLÓGICA E O INSTITUTO DAS HORAS *IN ITINERE*

O Brasil, Estado Democrático de Direito, tem sua regência governamental lastreada nos princípios instituídos pela Assembléia Nacional Constituinte. Princípios estes imutáveis e que constituem fundamento do ordenamento jurídico pátrio e capazes de nortear o processo legislativo de maneira a preservar-se a efetiva realização da norma. As leis, entretanto, são plenamente mutáveis, sem raiz; são adequadas às necessidades do Estado, não podendo, entretanto, colidir com o que preceitua a Carta Magna e seus princípios informativos. No caso do Brasil é nítido o viés principiológico da ecologização da Constituição de 1988, elevando o bem ambiental a um bem constitucional fundamental. Destarte, a legislação trabalhista brasileira se encontra, em muitas questões, em desarmonia com os princípios ambientais constitucionais.

Reale (2006, p. 300) ressalta que os princípios são:

[...] aquelas orientações e aquelas diretivas de caráter geral e fundamental que se possam deduzir da conexão sistemática, da coordenação e da íntima racionalidade das normas, que concorrem para formar assim, num dado momento histórico, o tecido do ordenamento jurídico.

Para Canotilho (2003, p. 1160-1), os princípios são espécies de norma jurídica com um grau de abstração mais elevado, têm caráter de fundamentalidade devido à sua posição hierárquica no sistema das fontes e pela “sua importância estruturante no sistema jurídico” e são mais próximos da ideia de direito, ou seja, os “princípios são ‘standards’ juridicamente vinculantes radicados nas exigências de ‘justiça’ (DWORKIN, 1984) ou na ‘ideia de direito’ (LARENZ, 1985)”. O constitucionalista argumenta que os princípios permitem “o balanceamento de valores e interesses (não obedecem, como as regras, à lógica de ‘tudo ou nada’)”, a ponderação, a harmonização, os compromissos e

conflitos. Canotilho (2003, p. 1163) referencia que os princípios, além de serem o fundamento de regras jurídicas, são ainda dotados de uma “idoneidade irradiante que lhes permite ‘ligar’ ou cimentar objetivamente todo o sistema constitucional”. É por isso que “os princípios consagram valores (liberdade, democracia, dignidade) fundamentadores da ordem jurídica” (CANOTILHO, 2003, p. 1163). Na Constituição Federal de 1988, os princípios ambientais assumem um papel relevante pela importância do bem jurídico tutelado, que requer uma proteção efetiva e atuante, o que, se fosse realizado apenas com supedâneo em regras jurídicas, limitaria muito o campo de atuação e as hipóteses de aplicação das regras de responsabilização, bem como deixaria as gerações futuras ao descaso.

Streck (2010, p. 103) assume relevância ao conceituar que é o princípio Constitucional que introduz o mundo prático no Direito. Ou seja, “o princípio recupera o mundo prático, o mundo vivido, as formas de vida (Wittgenstein). O princípio ‘cotidianiza’ a regra. ‘Devolve’, pois, a espessura ao ôntico da regra”. E mais, o princípio “é ‘pura’ significatividade e desabstralização. Trata-se de uma espécie de ‘redenção da existência singular da regra’”. O princípio individualiza a *applicatio* preconizada por Gadamer. Ele é a “realização da *applicatio*” (STRECK, 2010, p. 103). É amparado no dizer de Streck que se quer mostrar a necessidade da legislação trabalhista e os tribunais brasileiros integrem os princípios ambientais constitucionais nas suas decisões.

Seguindo as mesmas reflexões, pontua-se que a legislação trabalhista brasileira e a jurisprudência construída em determinadas situações concretas, a exemplo das horas *in itinere*, objeto do presente estudo, ainda estão longe de contemplar os princípios ambientais constitucionais, bem como a internalização da tutela do bem jurídico ambiental por parte do sistema do Direito, dentre os quais se destacam os princípios do desenvolvimento sustentável, da prevenção, da precaução, da responsabilidade, da participação, do poluidor-pagador, da informação, da solidariedade, da equidade intergeracional e, por fim, do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

Em que pese à relevância do conjunto de princípios que fundamentam o Direito Ambiental, em razão do foco deste estudo se limitar às horas *in itinere*, tratar-se-á apenas do princípio do desenvolvimento sustentável que está diretamente relacionado ao tema em análise.

Trata-se de um princípio extremamente complexo e a discussão sobre ele gera tensões entre movimentos ambientais e empreendedores. De um lado, é exigida uma nova ética ambiental na relação empresa e meio ambiente, principalmente quando se analisa o agravamento da poluição do ar, da água e

do solo, bem como, o gradativo aquecimento global. Isso tem exigido dos empreendedores (re)pensar a atividade empresarial sob outro paradigma, ou seja, pensá-la menos poluidora e mais voltada para o desenvolvimento com sustentabilidade. Ainda, os movimentos ambientais e organismos internacionais estão pressionando as empresas a considerarem os reflexos de suas atividades na degradação do meio ambiente em suas decisões empresariais.

Salert e Fensterseifer (2010, p. 22-23) apontam que a ordem econômica constitucionalizada no art. 170 da Carta Magna, em sintonia com os demais fundamentos constitucionais ambientais “que constituem e informam, expressa uma opção pelo que se poderia designar de uma *capitalismo socioambiental (ou economia socioambiental de mercado)* capaz de compatibilizar a livre iniciativa, a autonomia privada e a propriedade privada para a proteção ambiental”, tendo o dever de promover mecanismos de produção social e ambientalmente compatíveis com a solidariedade intergeracional e com o princípio do desenvolvimento sustentável.

A partir dessa perspectiva, Grau Neto (2011, p. 21) aduz que já é possível observar, no Brasil, uma parcela de empreendedores que acompanham a percepção dos novos riscos ambientais e passam de “uma postura apartada da produção econômica e proteção ambiental, para uma nova realidade: o setor empresarial, absorvendo os valores que já ganhavam a sociedade civil”, ou seja, as empresas passam a agir “segundo uma visão de responsabilidade social informada pelo conceito de sustentabilidade, internalizando não apenas o custo ambiental de ordem financeira, mas também o custo de imagem e postura ambiental e social” (GRAU NETO, 2011, p. 21). Segundo essa nova visão empresarial, assume relevo uma atitude positiva de minimizar os efeitos da atividade econômica em relação ao meio ambiente com a internalização de práticas de prevenção em lugar da reparação. Ou seja, observa-se um esforço dos setores econômicos no sentido da adoção de mecanismos e instrumentos de mercado que possibilitem a transição para uma sociedade mais sustentável, em lugar das regras e normas meramente restritivas e proibitivas, como a responsabilidade civil (MOTA, 2009).

Nesse sentido, vale lembrar a prática empresarial e política de instalar grandes e médias empresas em cidades de pequeno porte que, além da perspectiva social de geração de empregos e diminuição da migração de municípios para grandes centros urbanos, pode ser considerada ambientalmente boa. Claro está que esta estratégia empresarial não pode se limitar a explorar a economia e o meio ambiente na busca pela maximização de lucros e isenção de

tributos. O que se tem constatado é que os gestores públicos e empresariais têm se dado conta, paulatinamente, de que assegurar empregabilidade em municípios de pequeno porte também tem relação direta com qualidade ambiental. Nesse alinhamento e como parte do desafio, a relação da empresa com o meio ambiente e o cumprimento da legislação nacional e internacional são variáveis de valor estratégico empresarial que não podem ser descuidadas.

A sustentação do cenário acima só se dará se a decisão empresarial de implantar indústrias em cidades de pequeno porte estiver alicerçada em medidas preventivas e precaucionais possíveis para evitar ou minimizar os efeitos do dano ambiental, desde o processo de produção, distribuição e consumo, e contribuir para a sadia qualidade de vida. A adoção desse princípio é basilar para a crítica do presente estudo em relação à Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e a jurisprudência construída sobre a remuneração das horas “*in itinere*” que, em alguns aspectos, está na contramão do desenvolvimento sustentável.

Aqui, há que se destacar que em seu artigo 58, a CLT prevê que o tempo despendido pelo empregado até o local de trabalho, bem como para o seu retorno, sempre que tratar-se de local de difícil acesso ou não servido por transporte público, deve ser remunerado pelo empregador e sobre este repercutem os direitos e obrigações trabalhistas e fiscais, contudo, sem caracterizar salário:

Art. 58 - A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de 8 (oito) horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite.

[...]

§ 2º 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.

§ 3º 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 despendido pelo empregado, bem como a forma e a natureza da remuneração. (Incluído pela Lei Complementar n. 123/2006) (BRASIL, 1943).

Como enunciado acima no § 3º, a Lei complementar n. 123 de 2006 - Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte (BRASIL, 2006), ao tratar da simplificação das relações de trabalho da categoria empresária

especial, prevê a flexibilização do instituto ao permitir sua transação parcial para relativizar seus efeitos quando afeto a pequenas e microempresas que, por meio de acordo ou convenção coletivas, poderão fixar tempo médio de deslocamento para fins de remuneração a título de horas *in itinere* em tempo inferior ao efetivamente despendido.

A autorização legal, sem sombra de dúvida, considera o cenário econômico da relação empreendimento/empregador/empregado e sinaliza atendimento à valorização do trabalho humano e da livre iniciativa, viabilizando a efetivação de ambas as premissas, do contrário a autorização alcançaria médias e grandes empresas também, afinal, do ponto de vista mais conservador, haveria discriminação entre trabalhadores de microempresas e de empresas de grande porte. De outro lado, não fosse a flexibilização, provavelmente, diversos micro empreendedores não ousariam abrir seus negócios sem poder antever seus custos neste item, inclusive.

O instituto é sumulado no TST (BRASIL, 2005). Veja-se a súmula 90:

HORAS “*IN ITINERE*”. TEMPO DE SERVIÇO. (incorporadas as Súmulas nºs 324 e 325 e as Orientações Jurisprudenciais nºs 50 e 236 da SDI-1) - Res. 129/2005 - DJ 20.04.2005

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 80/78, 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 - Inserida em 01.02.1995)

III - A mera insuficiência de transporte público não enseja o pagamento de horas “*in itinere* “. (ex-Súmula nº 324 - RA 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 RA 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- Inserida em 20.06.2001). (BRASIL, 2005).

Na análise da Súmula 90 do TST, a Ministra Rosa Maria Weber Candiota da Rosa, extrai três fatores que considera determinantes para indicar se o

tempo gasto em locomoção, pelo empregado, pode ser considerado como tempo à disposição do empregador para alcançar remuneração, a saber: “a) que o transporte seja fornecido pelo empregador; b) o local de trabalho seja de difícil acesso; c) que o local de trabalho não seja servido por transporte regular público”. Em que pese o fator “a”, salienta a ministra, que só é possível cogitar horas *in itinere* se o trabalhador utilizar, para a especial locomoção, o transporte fornecido pelo empregador. Já os fatores “b” e “c”, conforme literalidade da lei, são considerados de “maneira alternativa, intercalados pela conjunção “ou”, inconfundível no vernáculo, concebendo-se daí que, na realidade fática, basta que um deles se verifique e some-se ao transporte fornecido pelo empregador, para que se tenha tipificada a obrigação de remuneração” (BRASIL, 2005).

Merece referência que a súmula 90 do TST teve sua redação acrescida pelas súmulas 324 e 325 do TST e pelas orientações jurisprudenciais 50 e 236 da SDI1 do TST (pela Resolução do TST 129/2005), as quais, “embora refiram outros elementos definidores da caracterização, ou não, do direito à contraprestação de horas *in itinere* não alteraram, em essência, os três elementos originais da súmula 90 (agora inseridos no seu inciso I), antes comentados, suportes fáticos determinantes do direito em causa” (BRASIL, 2005).

A lógica do legislador, que acolheu o entendimento jurisprudencial, sobre as horas *in itinere* (art. 58, § 2º da CLT), atendeu apenas o ponto de vista do empregado, excluindo qualquer possibilidade de alinhar o que já foi sumulado (BRASIL, 2005) com os princípios ambientais constitucionais. De referir que a Constituição Federal de 1988 se posiciona como uma Constituição Socioambiental de Direito. Portanto, os princípios ambientais do desenvolvimento sustentável, princípio da capacidade de suporte, princípio da prevenção, princípio do equilíbrio, princípio da dignidade da pessoa humana, princípio da responsabilidade, entre outros, não foram sequer utilizados nos votos dos ministros e na decisão sumulada.

Assim, no caso especial das horas *in itinere*, há que assegurar que o aplicador da ordem jurídica integre em sua decisão os princípios ambientais constitucionais que são dotados de positividade e, portanto, devem ser levados em conta. O direito ao desenvolvimento também é um direito humano. No caso concreto, revela-se importante, examinar se a empresa ao instalar-se em local sem transporte público regular e em espaço ainda não degradados pela ação humana, publicita em suas políticas e objetivos institucionais a prática da

responsabilidade socioambiental alicerçada no respeito aos princípios constitucionais socioambientais. Obviamente, não é apenas publicitar e sim assumir na prática cotidiana o dever jurídico de proteger e preservar o meio ambiente.

A mesma lógica deve presidir quando a empresa fornece transporte aos seus colaboradores para que eles possam se deslocar de suas cidades ou bairros até o local de trabalho. Ou seja, tem-se que a elevada concentração de poluentes atmosféricos nos grandes centros urbanos representa elevado risco para a saúde humana. Instalar empresas em pequenas cidades ou cidades próximas a grandes centros urbanos e fornecer transporte para seus funcionários certamente diminuirá a emissão de poluentes na atmosfera. A par disso, esta medida pode incentivar uma maior conscientização ambiental na população no momento em que o empregado deixa seu automóvel em sua residência e passa a utilizar o meio de transporte oferecido pela empresa.

2 DO ENFRENTAMENTO JURISPRUDENCIAL

São inúmeros os estudos científicos que comprovam a correlação entre o aumento do uso do automóvel e o agravamento de doenças em grandes centros urbanos. Nesta linha, Pandya-Lorch et al. (2002, p. 101), diante de tal preocupação, comprovam cientificamente que, na realidade atual, os gases e partículas ultrafinas que advêm da queima parcial de combustíveis fósseis em veículos automotivos “são os fatores responsáveis pela maior prevalência de asma brônquica e outras doenças alérgicas em populações residentes em áreas mais poluídas”.

Por certo, e é nessa perspectiva que se colaciona a Resolução CONAMA n. 5/1989 (CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, 1989) que instituiu o Programa Nacional de Controle de Qualidade do Ar (PRONAR), encontra-se legislado pelo CONAMA que:

Instrumentos básicos da gestão ambiental para proteção da saúde e bem-estar das populações e melhoria da qualidade de vida, com o objetivo de permitir o desenvolvimento econômico e social do País de forma ambientalmente segura, pela limitação dos níveis de emissão de poluentes por fontes de poluição atmosférica, com vistas a: a) uma melhoria na qualidade do ar; b) o atendimento aos padrões estabelecidos; c) o não comprometimento da qualidade do ar em áreas consideradas não degradadas (CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, 1989).

A Resolução do CONAMA nasce como resposta ao acelerado crescimento urbano e industrial brasileiro e, conseqüentemente, da frota de veículos automotores, em especial, nas regiões metropolitanas. Todos esses fatores contribuíram para o aumento da poluição atmosférica com reflexos negativos na sociedade, na economia, na saúde e no meio ambiente. Ou seja, a Resolução CONAMA n. 5/1989 vem para estabelecer estratégias de controle, preservação e recuperação da qualidade do ar.

É precisamente por essa razão que o presente estudo defende que a legislação trabalhista e as decisões dos tribunais devem, na perspectiva socioambiental, acrescer a dimensão ecológica já referida anteriormente, quando da decisão de onerar ainda mais as empresas com o pagamento de horas *in itinere*. Daí que o intérprete do Direito deve estar atento também aos princípios ambientais constitucionais.

Por outro lado, não é de hoje que categorias empresárias e seus sindicatos de trabalhadores pretendem flexibilizar o Instituto, mas têm encontrado grande resistência junto aos órgãos públicos atuantes e no judiciário, especialmente.

Desobrigar o pagamento das *horas in itinere* trará ao país um grande incentivo ao desenvolvimento de regiões remotas, bem como contribuirá para a redução de emissão de gases poluentes oriundos de veículos automotores, isso sem contar com a significativa evolução do sistema de transporte público e a melhoria da qualidade de vida em grandes centros.

O uso racional da energia não ocorre apenas na sua produção, mas também quando se compara o desempenho obtido pelo transporte público e o transporte particular. E este talvez não seja o principal problema. É nas regiões pouco urbanizadas ou de difícil acesso que a norma positivada impede que empreendimentos se instalem, induzindo a concentração de riqueza em áreas urbanizadas ou onde se viabilizem mecanismos de transporte coletivo ou ao menos a viabilização de transporte individual em vias de acesso públicas e que sejam minimamente trafegáveis (DIAS; BALESTRI; MATTOS, 2006).

O modelo brasileiro de política energética está baseado no consumo de energia elétrica conforme descrito por Haas (1997) e depende da alteração do comportamento dos consumidores para o caso da energia elétrica, mas pode-se dizer que no setor de transporte é mais importante a opção pela alternativa de transporte coletivo do que o simples transporte individual frente aos impactos ambientais gerados no ecossistema.

Ao penalizar a empresa no transporte “*in itinere*”, não há qualquer estímulo de parte do poder público para que o transporte coletivo fornecido pelo

empregador se transforme numa opção que hegemonize essa alternativa sobre o transporte individual que, além de muito mais oneroso, gera impactos ambientais muito maiores.

Não se pode esperar que apenas mudanças de comportamento dos consumidores, tanto no que se refere ao consumo energético, como aos hábitos de transporte, moldem e influenciem as políticas públicas e as estratégias privadas que tratam sobre o tema. É necessário que existam mecanismos públicos e privados que induzam a sociedade à adoção de comportamentos, práticas e procedimentos que resultem em melhores condições de vida para todos, incluindo nisso o incremento das relações de trabalho que não podem mais estar restritas a mecanismos reguladores que atualmente não atendem mais às condições existentes para empregadores e empregados.

No esforço de proteger e preservar o meio ambiente e a saúde humana são exigidas ações práticas de redução, mitigação ou atenuação de impactos ambientais e criação de melhores e mais adequadas condições de compatibilização das atividades antrópicas com o meio ambiente, entendido como meios físicos e biológicos que são afetados pela atividade humana, tanto quanto o próprio meio socioeconômico ou humano é afetado.

O TST já enfrentou a discussão e acabou por considerar válida cláusula de instrumento de negociação coletiva, que limita o pagamento das *horas in itinere*. Trata-se de posicionamento que prestigia a autonomia coletiva, conforme determina o artigo 7º, XXVI, da Constituição Federal, muito embora o entendimento não esteja pacificado (BRASIL, 2010).

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

[...]

XXVI - reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho;

A Subseção I Especializada em Dissídios Individuais (SDI-1), utilizando do Recurso de Revista RR - 2200-43.2005.5.15.0072, na sessão de 8/11/12, validou a cláusula de acordo coletivo de trabalho que pré-fixou limite de uma hora diária a ser paga a título de horas *in itinere* a trabalhadores de lavoura de cana-de-açúcar de São Paulo cujo trajeto despendia tempo médio de duas horas (BRASIL, 2012a).

Os ministros, tratando em tese da celeuma, inicialmente reconheceram a validade desse tipo de acordo quando celebrados antes da vigência da lei

10.243/01 que passou a constituir norma mínima de proteção ao trabalhador e, como tal, somente poderia ser alvo de negociação coletiva se dela resultasse norma mais benéfica, invalidando, portanto, os celebrados posteriormente à lei. A fundamentação baseava-se justamente na referida lei asseverando que a flexibilização do acordo firmado em data anterior à lei era possível porque a remuneração pelas horas de percurso tratava de construção jurisprudencial, tão somente.

O relator, ministro Renato de Lacerda Paiva, argumentou que os “instrumentos coletivos de trabalho gozam de plena eficácia, conforme artigo 7º, XXVI, da Constituição Federal, mas que não podem eliminar direitos e garantias asseguradas por lei, considerando inválido acordo nesse sentido, caso dos autos” (BRASIL, 2012a). A ministra Maria Cristina Irigoyen Peduzzi, em voto divergente se pronunciou “favorável ao acordo coletivo explicando que a SDI-1 firmou jurisprudência admitindo que, por acordo coletivo de trabalho, as partes fixem quanto acharem por bem a título de horas *in itinere*, mesmo após a edição da Lei nº 10243/2001, desde que não haja sua supressão total”. Observa-se que para a ministra, “a adoção de critérios subjetivos para invalidar cláusula de acordo coletivo não encontra justificativa, pois a Constituição Federal concede discricionariedade às partes para coletivamente convencionarem quantitativo conveniente, desde que não se eliminem as horas” (BRASIL, 2012a).

Na perspectiva do Recurso de Revista ora em análise, importante ter presente que prevaleceu o entendimento divergente¹ para considerar válida a cláusula de acordo coletivo que fixou tempo de horas *in itinere* em quantidade moderada inferior ao maior tempo despendido no percurso.

O presidente da SDI-1, ministro João Orestes Dalazen, pronunciou-se pela validade da cláusula. Para o ministro “só será inválida cláusula de acordo que suprimir as horas *in itinere*, ou que prefixar quantitativo substancialmente inferior ao tempo efetivamente despendido pelo empregado nos percursos de ida e volta” (BRASIL, 2012b).

Ora, se os envolvidos pretendem flexibilizar a obrigação de pagamento de determinada verba, é por que essa se faz necessária ao atingimento de interesse de ambas as partes, do contrário, a discussão não alcançaria o TST. Importa referir que cada umas das partes defende seus interesses, todavia, o

¹ Vencidos os Ministros Lelio Bentes, Aloysio da Veiga, Vieira de Mello, Augusto César, José Roberto Pimenta e Delafide Miranda, que acompanharam o relator.

resultado é comum e, nesta senda, por que não alinhar o resultado à efetivação de benefícios ambientais?

Necessário frisar, ainda, que a Constituição Federal, no capítulo da Ordem Econômica e Financeira, na especialidade dos princípios gerais da ordem econômica², assegura a todos existência digna e o faz com base na observância, dentre outras, da obrigação de defesa do meio ambiente e da redução das desigualdades regionais e sociais, de maneira que o regramento legal atinente ao desenvolvimento de atividades empresariais devem contemplar, sistematicamente, todas as variáveis e o meio ambiente é uma delas, senão a mais importante.

A questão constitucional não pode ser tangenciada. Com efeito, defende-se que o então vigente artigo 58, § 2º da CLT³ não atende a finalidade constitucional de valorização do trabalho humano e a de assegurar a todos existência digna, pois, de um lado, quando não há trabalho, não há o que valorizar, tampouco, dignidade.

3 DOS SUBTERFÚGIOS UTILIZADOS

A questão do transporte de funcionários é tão importante que, em face desse tipo de despesa, algumas empresas acabam por escolher caminhos inadequados, como por exemplo, impor como critério de seleção o local de moradia dos candidatos ao trabalho. Essa prática é considerada ilegal, como se depreende da Ação Civil Pública 0050100-78.2009.5.04.0010 que tramitou na 10ª Vara do Trabalho de Porto Alegre, tendo como autor o Ministério Público do Trabalho - 4ª Região e Réu: Multisom Comércio e Importação Ltda. Na justificativa da referida Ação Civil Pública, a Procuradora do Trabalho Aline

² Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: I - soberania nacional; II - propriedade privada; III - função social da propriedade; IV - livre concorrência; V - defesa do consumidor; VI - defesa do meio ambiente; VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; VII - redução das desigualdades regionais e sociais; VIII - busca do pleno emprego; IX - tratamento favorecido para as empresas brasileiras de capital nacional de pequeno porte. IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. Parágrafo único. É Assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

³ CLT. Art. 58 § 2º 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).

Maria Homrich Schneider Conzatti registra que a conduta da ré é discriminatória uma vez que a empresa discriminava trabalhadores por questões de gênero, idade, local de moradia e deficiência.

Alternativa à prática vem sendo a construção de alojamentos e manutenção de funcionários, praticamente, no canteiro de obras, retirando-lhes a direito de conviverem diariamente com suas famílias, especialmente em projetos de engenharia de grande vulto, localizados em regiões de difícil acesso ou atividades temporárias, como por exemplo, corte de cana de açúcar, construção de hidrelétricas, loteamentos etc.

A vida dos trabalhadores em alojamento, em muitos casos, fere o princípio basilar da dignidade da pessoa humana e do direito de cada ser humano de viver em um ambiente ecologicamente equilibrado. Infelizmente, uma parcela de trabalhadores ainda vive comprimida, a residir próximos ao local de trabalho, muitas vezes em situações manifestamente insalubres e sem a resguarda de uma moradia digna.

Com efeito, já alinhando a reflexão com o propósito deste estudo, comunga-se com o dizer de Sarlet e Fensterseifer (2011) de que a dignidade humana deve ser reconhecida na sua *jusfundamentalidade* como o direito ao ambiente ecologicamente equilibrado para a realização de uma vida digna e saudável. Assim, o direito de viver em um ambiente com qualidade e segurança é o resultado de um percurso reflexivo no marco da sociedade de risco que assimila a necessária dimensão ecológica e amplia a noção tradicional de dignidade da pessoa humana.

Desde logo, verifica-se que é possível questionar se a saída que empreendedores encontram para não onerar seus custos com a construção de alojamentos não é mais nociva ao trabalhador do que oferecer transporte, mas sem a excessiva oneração na folha de pagamento com o adicional das horas *in itinere*. O mesmo pode-se questionar das práticas “veladas” de seleção que priorizam a localização do trabalhador como critério para contratação. Em vista disso, há que se olhar a legislação trabalhista integrada com a dimensão socioambiental dos direitos fundamentais, apontando para a necessidade de se apostar também na redução dos encargos sociais.

As organizações empreendedoras e as empresas em geral não podem estar sufocadas em iniciativas que contribuem para a redução dos impactos ambientais das atividades antrópicas e que viabilizam compatibilização entre os meios físico, biológico e antrópico, gerando melhor qualidade de vida a todos os atores sociais envolvidos neste cenário.

4 DA FINALIDADE SOCIOAMBIENTAL DA PROPOSTA DE NÃO PAGAMENTO DE HORAS *IN ITINERE*

Ainda que se considere que o pagamento de *horas in itinere* seja elemento ínfimo ao desenvolvimento de grandes empreendimentos, o reflexo é relevante e capaz de, inclusive, inviabilizar o desenvolvimento sustentável de regiões remotas, inflando ainda mais os grandes centros.

A proposta de extinguir a obrigação de remunerar as horas despendidas no percurso dos trabalhadores ao local de trabalho e vice-versa, nesta modalidade, tem como finalidade a proteção do homem e do meio ambiente em estrita observância ao princípio da ordem econômica, nos termos da Constituição Federal.

Claro está que os recursos naturais são finitos e que medidas de proteção são necessárias para equilibrar a relação do homem com o meio ambiente, ainda que em pequenas porções. A utilização de combustíveis fósseis e a emissão de gases na atmosfera, comprovadamente, estão interferindo no clima global e, nos grandes centros, têm se mostrado importantes atores no processo de degradação da saúde pública, gerando altos custos à sociedade, seja pela necessidade de direcionamento cada vez maior de verbas à saúde, seja pela oneração de planos de saúde suplementares, cada vez mais necessários.

Excluir a obrigação de pagamento das horas *in itinere*, sem sombra de dúvidas, estimulará o setor empresarial a canalizar recursos à melhoria das condições de trabalho de seus funcionários, seja pela promoção do conforto do transporte diário, seja pela implementação de outras medidas, trazendo maior desenvolvimento a diversas regiões e reduzindo a sobrecarga de atividades, especialmente industriais, em grandes centros, deslocando tais atividades a regiões mais remotas.

Desenvolver áreas remotas, distantes de grandes centros, encontra justificativa, ainda, na manutenção da população local em seu local de origem, a manutenção de recursos financeiros na região explorada, o desafogamento do trânsito em grandes centros, maior utilização do transporte coletivo, não necessariamente público, em detrimento do transporte individual.

O êxodo rural é realidade e hoje justifica grande parte da existência de favelas, vilas e demais tipos de moradias irregulares existentes em grandes centros. Não é novidade o desejo que muitas dessas pessoas que migraram em busca de oportunidades profissionais e não tiveram êxito, retornarem às suas casas em área remotas do país, todavia, um sonho irrealizável e, por ora, sem

alternativa, já que da terra, tão somente, a sobrevivência é difícil e o desenvolvimento freado dessas regiões impede a volta para a casa.

Do ponto de vista ambiental prático, tem-se a consequente diminuição de emissão de gases tóxicos de veículos particulares, afinal, um ônibus com capacidade de 50 lugares retira de circulação cerca de 50 veículos individuais e o custo de utilização desses veículos teria menor peso no orçamento da família beneficiada pela medida. Portanto, pode-se dizer que os ganhos são, sobremaneira, evidentes e a medida justifica o empenho.

A FENABRAVE (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores), em 03 de janeiro de 2013, divulgou que a venda de veículos comerciais leves e automóveis em 2012 aumentou 6,11%, ou seja, 3.643.421 unidades referindo que a expectativa de vendas para 2013 supere em 3% os números de 2012. Outra menção interessante da Federação diz respeito ao número de emplacamentos de veículos coletivos de transporte público; em 2012 totalizou 29.716, 14% inferior ao número de emplacamentos desse tipo de veículo em 2011, redução, portanto. Note-se que, se contrapormos a produção de veículos leves contra veículos coletivos em 2012, teremos cerca de 122 carros novos para cada ônibus novo circulando (FMANAGER, 2013).

Sabe-se que o aumento das vendas de veículos automotores particulares deve-se, dentre outras razões, à facilidade de crédito, às isenções tributárias temporárias e aos incentivos fiscais, mas, sobretudo, pela necessidade de deslocamento diário da população, especialmente, deslocamento para o trabalho, o mais relevante. Ora, em havendo transporte público apropriado, confortável e seguro, porque utilizar veículo particular? De outro modo, se o empregador disponibilizar transporte gratuito, seguro e confortável, porque utilizar veículo particular?

A dificuldade não está na aceitação do serviço, mas no custo imputado ao empreendedor que, para proporcionar o serviço, deve arcar com as despesas operacionais, mais os custos de natureza laboral, remunerando o tempo de transporte como se trabalhando.

Grande parte da população trabalha em empresas de diversos ramos e fatia significativa tem veículo próprio, utilizando-o para deslocar-se ao trabalho diariamente, contribuindo de forma negativa ao meio ambiente, pela emissão de gases tóxicos, um grave percalço na preservação do planeta.

Dados de Dias, Balestri e Mattos (2006) calculando com base em estequiometria, ou seja, peso molecular das substâncias e apenas considerando o oxigênio necessário para a queima da gasolina na reação de explosão ou

reação exotérmica necessária para colocar o veículo em movimento a partir da energia gerada no motor, indicam que para cada 72g de gasolina consumida são produzidas 223 gramas de dióxido de carbono (CO₂) que é um dos principais gases de efeito estufa.

Dias, Balestri e Mattos (2006) calculam e compilam como sendo de aproximadamente 440 gramas de dióxido de carbono a produção gerada pela queima de 142 gramas de diesel. Logo fica claríssima a enorme vantagem do transporte coletivo sobre o transporte individual no sentido de reduzir drasticamente as emissões de gases de efeito estufa ao qual são atribuídas variações climáticas e processos associados ao aquecimento global.

Sendo assim, não pode uma legislação claramente ultrapassada, em que as preocupações ambientais nem eram existentes ou nem foram consideradas, impedir que se processe um enorme avanço não apenas no sentido de gerar redução de emissões como no sentido de compatibilizar as atividades antrópicas com o meio ambiente com impactos ambientais muito atenuados.

Evidentemente que existe a consciência de que não é somente a emissão de gases a responsável pelas alterações climáticas ou pelo aquecimento global. Existem desequilíbrios de toda ordem e de variadas naturezas, cabendo citar as ações de fenômenos naturais como terremotos e ciclones, que são responsáveis por grandes e relevantes alterações em todas as dimensões ambientais imagináveis. E não há mensuração de quanto pode ser atribuído às alterações decorrentes de atividades antropogênicas e quanto pode ser atribuído às alterações que ocorrem em decorrência de processos naturais.

Mas isso não importa. Independentemente de quanto decorre de atividades humanas, é preciso que se tomem todas as providências para induzir melhorias ou impedir agravamentos de situações que determinem ampliação dos impactos ambientais antropogênicos.

5 DA REPERCUSSÃO FINANCEIRA

A especial repercussão financeira ao empreendedor ocorre quando do cômputo das horas de deslocamento na jornada diária de trabalho, pois o trabalho é desenvolvido em jornada inferior a de 44 horas semanais, dependendo do itinerário. Cumpre apenas assinalar que são custos imputados ao empresariado que, para desenvolver seu empreendimento e, conseqüentemente, desenvolver determinada região, além de promover o benefício de transporte gratuito aos

empregados, deverá remunerar o tempo gasto no transporte como se estes estivessem, de fato, produzindo e trabalhando.

Considere-se, hipoteticamente, o exemplo de uma empresa localizada em região de difícil acesso e não servida por transporte público, transportar diariamente 300 funcionários da central rodoviária da cidade até a empresa e vice-versa, consumindo uma hora de deslocamento em cada trecho. Fora as despesas operacionais e com a empresa de transporte, o benefício alcançado pela empresa aos funcionários representa um gasto mensal equivalente ao valor pago por 44 (quarenta e quatro) horas mensais de trabalho, ou seja, em grandes números, 20% da remuneração mensal de cada funcionário que utiliza o transporte.

Na hipótese de os funcionários perceberem salário no valor médio mensal de R\$ 750,00, a empresa despende, a título de horas *in itinere*, R\$ 45.000,00/mês ou R\$ 540.000,00/ano (em grandes números).

Note-se que o custo operacional com o transporte efetivamente prestado, considerando veículos, motoristas e assistentes operacionais não está computado nessa conta, especialmente porque cada região do país pratica preços diferentes.

O recurso financeiro destinado à remuneração das horas *in itinere* poderia ser utilizado em prol desses mesmos funcionários e de outros que não utilizam o transporte concedido pela empresa e que poderiam passar a utilizar, dependendo das condições em que este transporte é prestado, deixando-os, por exemplo, mais próximos de suas casas, isso sem contar a retirada de diversos veículos particulares de circulação. Há inúmeras possibilidades para as empresa melhor utilizarem esses recursos e tal utilização poderia ser espontânea, ou mesmo por imperativo legal que considerasse o desenvolvimento de regiões remotas e a qualidade ambiental.

Seriam desnecessários cálculos detalhados demonstrando a maior onerosidade do transporte individual sobre o transporte coletivo. Empresas quando disponibilizam transporte aos seus colaboradores tendem a executar tal medida de forma mais racional, evitando os maiores custos gerados por transportes de natureza individual ou não coletiva.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A obrigação legal de remuneração instituída sob a forma de *horas in itinere* consistente no dever de o empregador remunerar as horas gastas pelo funcionário quando em transporte fornecido pelo próprio empregador a local de

diffícil acesso e não servido por transporte público (art. 58 CLT). Foi criada em desalinhamento com o sistema jurídico brasileiro quando considerado o meio ambiente sadio como essencial à vida humana; observou uma realidade sobremaneira limitada esquivando-se de considerar todos os atores envolvidos na questão. Inicialmente parece pequena uma atitude de menor importância, mas acaba sendo uma ação relevante e com reflexos em diversas searas da sociedade.

O Estado não pode desestimular ao empregador que forneça melhores condições de trabalho inseridas num contexto de melhor condição de vida em geral, o princípio da dignidade da pessoa humana e o desenvolvimento sustentável. Ocorre uma retirada de incentivo que não pode ser mensurada, sendo considerada intangível diante da atual realidade, em que as dificuldades de transporte dos colaboradores atingem níveis absurdos, tanto em termos de distância como pela baixa qualidade do serviço, em função da ausência de condições de infraestrutura que são patrocinadas pelas dificuldades do estado, em suas três esferas consideradas.

O intuito final de preservação do meio ambiente, dependendo da efetividade da nova norma, é alcançado sob diversos aspectos. Assim, importa destacar alguns benefícios da não incidência de horas *in itinere*, com a adoção de práticas socioambientalmente corretas de propiciar transporte aos empregados, como: i] a redução da emissão de gases por veículos automotores particulares; ii] a melhoria do transporte público na medida em que mais pessoas utilizariam o transporte fornecido pelas empresas iii] o desafogamento do trânsito nos grandes centros; iv] o desenvolvimento de regiões remotas; v] a manutenção da população local na região; vi] o deslocamento de unidades fabris das capitais para estas áreas; vii] diminuição da utilização de alojamentos para acolher funcionários, entre outros.

Para efetivação da medida ora defendida, mister que o Congresso Nacional avalize mediante aprovação de Lei Federal nesse sentido, com alcance, portanto, em todo o território nacional, podendo cada região do país, com base na diversidade cultural sobre a qual é fundada, gerir esse recurso da melhor maneira. É verdade que medidas políticas paralelas de incentivo e controle poderão empregar êxito ainda maior ao projeto de lei, movimentando setores sociais e econômicos essenciais à contribuição ao desenvolvimento sustentável do país.

A sustentabilidade tem várias dimensões e uma das mais relevantes é esta que tem sua evolução obstruída por uma lei que visava proteger interesses

do trabalhador em outra realidade, quando não havia as dificuldades de transporte, tanto qualitativas, quanto quantitativas que hoje se assiste. Principalmente em função das carências decorrentes do investimento reduzido que o setor público em todas as suas esferas tem feito e que não correspondem às reais necessidades do atual cenário social.

É necessário ainda que a sociedade compreenda que o setor empresarial é o que movimenta e desenvolve o mundo, por assim dizer. Implementar normas e medidas eficazes capazes de protegerem o meio ambiente é dever do Estado, assim como é dever do Estado assegurar o desenvolvimento capaz de atender às necessidades da população de maneira sustentável.

A contratação dos serviços de transporte de funcionários deveria ocorrer na modalidade de fretamento contínuo embasada em análise criteriosa vinculada às reais necessidades do empreendedor, levando-se em consideração o desenvolvimento de regiões remotas do país e, dentre outras tantas oportunidades ambientais, com a utilização de combustíveis causadores de menor impacto ambiental como o biodiesel e GNV. É a tudo isso que um princípio relativamente anacrônico está causando impedimentos ou embaraços e barreiras que se tornam intransponíveis.

Claro está que mecanismos de controle e fiscalização devem ser implementados para coibir qualquer tipo de desvirtuamento do projeto, seja para garantir a promoção do serviço digno, seja para assegurar a utilização de recursos, equipamentos e veículos aptos a cumprirem seu papel com enfoque no desenvolvimento sustentável e na proteção do meio ambiente.

A visão que aqui se apresenta guarda sintonia com o princípio da dignidade da pessoa humana e os princípios ambientais, bem como com aspectos humanistas, antropocêntricos e ecocêntricos, sendo voltada à proteção do meio ambiente e a melhoria da qualidade de vida de todos os colaboradores. E considera, de maneira transdisciplinar, diversos segmentos envolvendo aspectos sociais, políticos e econômicos, contemplando os pilares base para o desenvolvimento sustentável.

É preciso compreender os inúmeros fatores sociais relacionados com o transporte e com o uso racional da energia e a legislação tem que atender às realidades sociais e não apenas responder a quesitos ideológicos ou ultrapassados. Apesar da existência de barreiras culturais, econômicas e até mesmo legais para viabilizar o uso racional de energia e a redução da emissão de gases de efeito estufa, esse desiderato precisa ser perseguido e alcançado

para que se obtenham melhores condições de qualidade de vida e de qualidade ambiental para todos os atores envolvidos nesse processo.

Por fim, se defende as vantagens do transporte coletivo sobre o transporte individual em termos de custos, mitigação de impactos ambientais e melhorias na qualidade de vida. É necessário e urgente que o arcabouço jurídico institucional responda adequadamente às novas demandas geradas por um cenário atualizado de relações sociais e que passa a considerar, de forma relevante, as medidas necessárias para preservação ambiental e manutenção da qualidade do meio ambiente.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da república federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2010.

_____. **Decreto Lei n° 5.452, de 1° de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452compilado.htm>. Acesso em: 23 dez. 2013.

_____. **Lei Complementar n° 123, de 14 de dezembro de 2006**. Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte; altera dispositivos das Leis no 8.212 e 8.213, ambas de 24 de julho de 1991, da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943 [...]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp123.htm>. Acesso em: 23 dez. 2013.

_____. **RR n° 2200-43.2005.5.15.0072**. Data do Julgamento: 08/11/12, Relator Ministro Renato de Lacerda Paiva. Subseção I Especializada em Dissídios Individuais. Data da Publicação: 30 nov. 2012a. Disponível em: <<http://br.vlex.com/vid/-409249158>>. Acesso em: 23 out. 2013.

_____. **Súmula n° 90 do TST**. 2005. Disponível em: <http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_51_100.html#SUM-90>. Acesso em: 14 nov. 2013.

_____. TST valida cláusula que limitou *hora in itinere* em lavoura de cana-de-açúcar. **Notícias do TST**, Brasília, nov. 2012b. Disponível em:<http://www.tst.jus.br/web/guest/noticias/-/asset_publisher/89Dk/content/tst-valida-clausula-que-limitou-hora-in-itinere-em-lavoura-de-cana-de-acucar>. Acesso em: 18 nov. 2013.

CANOTILHO, J. J. **Direito constitucional e teoria da constituição**. 7. ed. Coimbra: Almedina, 2003.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE. **Resolução CONAMA nº 5/1989, de 15 de junho de 1989**. Disponível em:<<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res89/res0589.html>>. Acesso em: 23 dez. 2013.

DIAS, R. A.; BALESTRI, J. A. P.; MATTOS, C. R. de. Um exercício de uso racional da energia: O caso do transporte coletivo. **Caderno Brasileiro de Ensino de Física**, Florianópolis, v. 23, n. 1, 7-25, abr. 2006.

DWORKIN, R. **Taking rights seriously**. 4. ed. London: Duckworth, 1984.

FMANAGER. Recorde de vendas de carros em 2012. **FManager BRASIL**, 4 jan. 2013. Disponível em:<<http://forum.fmanager.com.br/index.php/topic/111461-recorde-de-vendas-de-carro-em-2012/>>. Acesso em: 23 mar. 2013.

GRAU NETO, W. O novo paradigma indutor do trato tributário da questão ambiental: do poluidor-pagador ao princípio da sustentabilidade. **Revista do Direito Ambiental**, São Paulo, ano 16, v. 64, out-dez. 2011.

HAAS, R. Energy efficiency indicators in the residential sector. **Energy Policy**, Surrey, v. 25, n. 7-9, p. 789–802, 1997.

LARENZ, K. **Methodenlebre der rechtswissenschaft**. 5. ed. Berlin: Heidelberg; New York: Springer-Verlag, 1985.

MOTA, M. Função socioambiental da propriedade: a compensação ambiental decorrente do princípio do usuário-pagador na nova interpretação do Superior

Tribunal Federal. In: _____. **Função social do direito ambiental**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009. p. 8-43.

NAIME, R.; GARCIA, A. C. de A. **Percepção ambiental e diretrizes para compreender a questão do meio ambiente**. Novo Hamburgo: Feevale, 2004.

PANDYA-LORCH, J. et al. **La agenda inconclusa: perspectivas para superar el hambre, la pobreza y la degradación ambiental**. Washington: Inst Int Invest Pol Alim, 2002.

REALE, M. **Lições preliminares de direito**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

SARLET, I. W.; FENSTERSEIFER, T. Estado socioambiental e mínimo existencial (ecológico?): algumas aproximações. In: SARLET, I. W. (Org.). **Estado socioambiental e direitos fundamentais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2010. p. 11-38.

_____. **Direito constitucional ambiental: estudos sobre a constituição, os direitos fundamentais e a proteção do ambiente**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

STRECK, L. L. **O que é isto: decido conforme minha consciência?** Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2010.

Recebido em: 22/09/2014

Aprovado para publicação em: 12/04/2015

Como citar: HUPFFER, Haide Maria. PEREIRA, João Luis Kleinowski. NAIME, Roberto Harb. **Reflexões sobre flexibilização de horas *in itinere* e desenvolvimento sustentável**. Revista do Direito Público. Londrina, v.10, n.1, p.75-98, jan./abr.2015. DOI: 10.5433/1980-511X.2015v10n1p75.