

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO PUC-SP
Thiago Tovani

O ACIDENTE DE TRABALHO DE TRAJETO APÓS A VIGÊNCIA DA LEI Nº
13.467/17

DIREITO DO TRABALHO

SÃO PAULO
2019

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO PUC-SP

Thiago Tovani

O ACIDENTE DE TRABALHO DE TRAJETO APÓS A VIGÊNCIA DA LEI Nº
13.467/17

Monografia apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de ESPECIALISTA em Direito do Trabalho, sob a orientação do Professor Dr. Marcelo Morelatti Valença.

SÃO PAULO

2019

Banca Examinadora

Agradeço aos meus pais, por mostrarem o caminho correto.

Aos meus sócios e colegas de trabalho pelas discussões e pelo aprofundamento no direito.

E à minha esposa, pela força e pelas cobranças sobre o resultado do presente trabalho.

O ACIDENTE DE TRABALHO DE TRAJETO APÓS A VIGÊNCIA DA LEI Nº
13.467/17

Thiago Tovani

RESUMO

O objetivo do nosso trabalho é chegar à conclusão se a Lei nº 13.467/17, popularmente conhecida como Reforma Trabalhista, revogou, mesmo que tacitamente, o acidente de trabalho de trajeto.

A CLT pouco explora o acidente de trabalho, deixando tal cargo para a Constituição Federal, Código Civil e ainda outras leis esparsas, em especial a Lei nº 8.212 e 8.213, ambas de 1991.

Diante da profunda reforma trazida pela Lei nº 13.467/17, é importante para o operador do direito analisar e se posicionar se a reforma é dirigida tão somente à CLT ou também ao conjunto de normas que compõem o ordenamento jurídico trabalhista.

Estando o acidente de trabalho de trajeto nesse campo legislativo fora da CLT propriamente dita, não temos dúvidas que o assunto, enquanto não pacificado pelos tribunais, gerará os mais diversos entendimentos.

Sem ter o objetivo de esgotar o assunto e ainda sem a pretensão de apresentar a solução definitiva sobre o tema, buscaremos expor as teses de cada corrente para, ao final, apresentar a nossa posição sobre a discussão proposta.

O resultado final dos nossos estudos foi de que a chamada Reforma Trabalhista não afastou de nosso ordenamento jurídico a hipótese de acidente de trabalho de trajeto.

Para chegar à conclusão de nosso trabalho, buscamos, primariamente, analisar a evolução histórica do instituto, sedimentar os conceitos sobre o assunto e, com a base do assunto estruturada, focaremos o estudo na alteração legislativa e nas implicações que ela teria sobre o tema. Avançaremos o estudo para uma análise hermenêutica (métodos gramatical, sistemático e teleológico-axiológico), para então buscarmos apresentar algumas jurisprudências aplicáveis.

Palavras chave: Reforma Trabalhista, acidente de trabalho, acidente de trajeto, acidente de percurso, Lei nº 13.467/17, horas *in itinere*, tempo à disposição

THE WORK ACCIDENT ON THE WAY AFTER THE EFFECTIVENESS OF
LAW NO. 13.467/17

Thiago Tovani

ABSTRACT

The purpose of our work is to conclude whether Law No. 13,467/17, popularly known as Labor Reform, abrogated, even tacitly, the work accident on the way.

The CLT little explores the work accident, leaving such position to the Federal Constitution, Civil Code and other sparse laws, especially Law No. 8,212 and 8,213, both of 1991.

Given the profound reform brought by Law No. 13,467 / 17, it is important that the legal operator analyze and position itself whether the reform is directed solely to the CLT or also to the set of rules that make up the labor legal system.

As the work accident on the way is outside the CLT itself, we have no doubt that the matter, while not pacified by the courts, will generate the most diverse understandings.

Without having the objective of exhausting the subject and still without pretending to present the definitive solution on the subject, we will try to expose the theses of each current to, finally, present our position on the proposed discussion.

The end result of our studies was that the so-called Labor Reform did not exclude from our legal system the hypothesis of a work accident on the way.

To reach the conclusion on the subject, we seek primarily to analyze the historical evolution of the institute, to consolidate the concepts on the subject and, based on the structured subject, we will focus the study on the legislative change and its implications on the subject. We will advance the study to a hermeneutic analysis (grammatical, systematic and teleological-axiological methods), and then seek to present applicable jurisprudence and doctrine.

Keywords: Labor reform, work accident, work accident on the way, Law No. 13.467/17, hours *in itinere*, time available

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO	8
2 – A EVOLUÇÃO HISTÓRICA INTERNACIONAL DA LEGISLAÇÃO SOBRE A PROTEÇÃO AO TRABALHO	9
2.1 – A ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO– OIT	10
3 – A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LEGISLAÇÃO SOBRE O ACIDENTE DE TRABALHO NO BRASIL	12
3.1 – O ACIDENTE DE TRABALHO NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL	16
3.2 – O ACIDENTE DE TRABALHO NA LEI Nº 8.213/1991	17
3.3 – A PREVENÇÃO E PROTEÇÃO O ACIDENTE DE TRABALHO NA CLT	18
4 – A CONCEITUAÇÃO DO ACIDENTE DE TRABALHO	19
4.1 – ACIDENTE DO TRABALHO TÍPICO	19
4.2 – DOENÇAS OCUPACIONAIS	20
4.3 – DOS ACIDENTES EQUIPARADOS AO ACIDENTE DO TRABALHO	21
4.3.1 – A CONCAUSA	21
4.3.2 – O ACIDENTE DE TRAJETO	22
4.3.2.1 – A RESPONSABILIDADE DO EMPREGADOR NO CASO DE ACIDENTE DE TRAJETO	24
5 – LEGISLAÇÃO COMPARADA	27
5.1 – O ACIDENTE DE TRAJETO NO DIREITO PORTUGUÊS	27
5.2 – O ACIDENTE DE TRAJETO NO DIREITO ITALIANO	30
6 A PROBLEMÁTICA TRAZIDA PELA LEI Nº 13.467/17: O FIM DAS HORAS IN ITINERE	32
7 – A ANÁLISE HERMENÊUTICA APLICADA AO TEMA	33
7.1 – A INTERPRETAÇÃO GRAMATICAL	33
7.2 – A INTERPRETAÇÃO SISTEMÁTICA COM BASE NA LEI DE INTRODUÇÃO ÀS NORMAS DO DIREITO BRASILEIRO (LINDB) E RESOLUÇÃO Nº 1.329/2017 DO CNPS	34
7.2.1 ANÁLISE FRENTE À LINDB	34

7.2.2 ANÁLISE FRENTE À RESOLUÇÃO Nº 1.329/2017 DO CNPS	38
7.3 – DA ANÁLISE DOS EFEITOS DA REFORMA FRENTE AO ANUÁRIO ESTATÍSTICO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL	40
7.4 – A INTERPRETAÇÃO TELEOLÓGICA-AXIOLÓGICA	41
8 – O POSICIONAMENTO DOUTRINÁRIO E JURISPRUDENCIAL	45
9 – CONCLUSÃO	49
10 – REFERÊNCIAS	51

1 - INTRODUÇÃO

A vigência da Lei nº 13.467/17 trouxe profundas mudanças no ordenamento jurídico trabalhista, seja de ordem processual e material.

Dentre as mudanças introduzidas pela referida lei, houve a revogação do direito às horas extras *in itinere*.

Tendo em vista a extinção da chamada jornada *in itinere*, iniciou-se uma discussão a respeito de um assunto intimamente ligado ao tema: o acidente de trabalho de trajeto.

Quanto o legislador extinguiu a jornada *in itinere*, por não caracterizar, em hipótese alguma, tempo à disposição do empregador, extinguiu também o acidente de trabalho de trajeto? A lei reformada trouxe uma modificação de um direito específico ou de um conceito?

Segundo os dados oficiais da Previdência Social, no ano de 2017, de todos os acidentes de trabalho com CAT emitida, 22,34% decorreram de acidente de trabalho de trajeto, correspondendo a um número absoluto de mais de 100.000 pessoas, sendo, desse montante, aproximadamente 40.000 ocorridos no Estado de São Paulo¹. Portanto, é de grande relevância entender se tal modalidade de acidente de trabalho ainda vigora em nosso ordenamento jurídico.

Posto o questionamento e a importância do tema, nos debruçaremos sobre o assunto, desenvolvendo e analisando os argumentos sobre os pontos de vista aplicáveis à discussão, passando, primariamente, por um breve estudo sobre a evolução legislativa do acidente de trabalho e acidente de trajeto, conceituação e legislação comparada.

¹ BRASIL. Anuário Estatístico da Previdência Social. Brasília. Disponível em: <<http://sa.previdencia.gov.br/site/2019/04/AEPS-2017-abril.pdf>> Página 564, 593 e 595. Acessado em 21/09/2019

2 – A EVOLUÇÃO HISTÓRICA INTERNACIONAL DA LEGISLAÇÃO SOBRE A PROTEÇÃO AO TRABALHO

A busca dos legisladores internacionais pela proteção à segurança do trabalho se iniciou no período da Revolução Industrial, em meados do século XVIII.

Com o avanço do comércio internacional e com uma grande concentração de riqueza acumulada nas mãos dos burgueses, principalmente na Inglaterra, iniciou-se uma demanda por mão-de-obra, causando um grande êxodo rural.

Tal burguesia buscou otimizar os meios de produção, principalmente com a mecanização da produção, via de regra, com o uso de máquinas a vapor.

Com a alta concentração de pessoas nas cidades, alta demanda de produtos e industrialização incipiente, iniciou-se um sistema de exploração de mão de obra inimaginável para os dias atuais: jornadas de trabalho extenuantes (14 a 16 horas), exploração do trabalho infantil, inexistência de férias e descanso semanais e alto índice de acidentes do trabalho.

Também foi observado, com o passar do tempo, os malefícios sociais causados pelo acidente de trabalho, já que o trabalhador acidentado dificilmente conseguiria recolocação profissional e também não conseguia meios de sustento.

Apesar de existirem legislações protecionistas esparsas no mundo, considera-se que a primeira legislação em busca de proteção ao trabalhador surgiu na Alemanha em 1883, instituída pelo chanceler Otto Von Bismarck. A política legislativa trouxe a ideia de seguro-doença, seguro contra acidente do trabalho, auxílio-funeral e, posteriormente, proteção à invalidez e à velhice. Muito se comenta que tais legislações não tinham, como fim exclusivo, a proteção ao trabalhador, mas também a tentativa de barrar o movimento operário, união dos trabalhadores e o pensamento socialista.

Ainda como meio de pacificação entre as classes e a referência a uma nova postura que a classe econômica deveria ter para com a classe operária, a Encíclica *Rerum Novarum* de 1891 também é conhecida como marco importante do pensamento trabalhista internacional. Trazemos alguns pontos neste sentido:

O erro capital na questão presente é crer que as duas classes são inimigas natas uma da outra, como se a natureza tivesse armado os ricos e os pobres para se combaterem mutuamente num duelo obstinado. Isto é uma aberração tal, que é necessário colocar a verdade numa doutrina contrariamente oposta

(...)

Mas, entre os deveres principais do patrão, é necessário colocar, em primeiro lugar, o de dar a cada um o salário que convém. Certamente, para fixar a justa medida do salário, há numerosos pontos de vista a considerar. Duma maneira geral, recordem-se o rico e o patrão de que explorar a pobreza e a miséria e especular com a indigência, são coisas igualmente reprovadas pelas leis divinas e humanas; que cometeria um crime de clamar vingança ao céu quem defraudasse a qualquer no preço dos seus labores: «Eis que o salário, que tendes extorquido por fraude aos vossos operários, clama contra vós: e o seu clamor subiu até aos ouvidos do Deus dos Exércitos.»²

Temos ainda, como marco histórico importante na proteção ao trabalho, o início da constitucionalização dos direitos dos trabalhadores, iniciados na Constituição Mexicana de 1917 e na Constituição de Weimar, na Alemanha, em 1919.

2.1 – A ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO – OIT

No ano de 1919, encerrou-se a Primeira Guerra Mundial. O marco do encerramento de tal conflito foi a assinatura do chamado Tratado de Versalhes, que estipulou pesadas sanções financeiras aos países perdedores do conflito.

Ainda no referido tratado, foi criada a Organização Internacional do Trabalho, que tem como objetivo a formulação e aplicação de normas internacionais relacionadas ao trabalho, como por exemplo, prevenção ao labor extenuante e proteção contra os acidentes do trabalho. O Brasil é um dos membros fundadores da organização.

Uma das principais características da OIT é a sua estrutura tripartite, constituída não apenas de Estados, mas também de representantes de trabalhadores e empregadores.

Dentre as convenções da OIT relacionadas à proteção e prevenção de acidentes do trabalho, destacamos as de nº 155 e 161, ratificadas pelo Brasil em 1992 e 1990 respectivamente. Citamos alguns trechos relevantes de ambas, relacionados ao nosso estudo:

Art. 3º - 1 - Todo Membro se compromete a instituir, progressivamente, serviços de saúde no trabalho para todos os trabalhadores, entre os quais se contam os do setor público, e os cooperantes das cooperativas de produção, em todos os ramos da atividade econômica e em todas as empresas; as

² VATICANO. Encíclica *rerum novarum*. 1891. Dispõe sobre a condição dos operários. Disponível em: <http://w2.vatican.va/content/leo-xiii/pt/encyclicals/documents/hf_l-xiii_enc_15051891_rerum-novarum.html> acessado em 22/09/2019

disposições adotadas deverão ser adequadas e corresponder aos riscos específicos que prevalecem nas empresas.³

Art. 4º - 1 - Todo Membro deverá, em consulta às organizações mais representativas de empregadores e de trabalhadores, e levando em conta as condições e a prática nacionais, formular, por em prática e reexaminar periodicamente uma política nacional coerente em matéria de segurança e saúde dos trabalhadores e o meio ambiente de trabalho.⁴

No Brasil, a ratificação de uma convenção da OIT significa que as suas disposições passarão a figurar com status supralegal.

O descumprimento de um país para com as normas internacionais da OIT não gera sanção de caráter jurídico, no entanto, possui um peso moral considerável, eis que uma acusação de infração tem o poder de reduzir a credibilidade da nação perante outros países para fins comerciais, por exemplo.

³ ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Convenção 161. Dispõe sobre os Serviços de Saúde do Trabalho. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_236240/lang--pt/index.htm> acessado em 22/09/2019

⁴ ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Convenção 155. Dispõe sobre segurança e saúde dos trabalhadores e o meio ambiente do trabalho. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_236163/lang--pt/index.htm> acessado em 22/09/2019

3 – A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LEGISLAÇÃO SOBRE O ACIDENTE DE TRABALHO NO BRASIL

Apesar das primeiras legislações sobre direito e acidente do trabalho terem origem no século XIX, entendemos ser importante tecer algumas linhas sobre as pessoas que trabalhavam antes de tais proteções legais ou, até mesmo, da noção de Estado que temos nos dias de hoje em nosso país.

Na sociedade indígena não havia a exploração da mão de obra entre os membros. Todo o trabalho era exercido para a tribo, tanto por parte dos homens quanto por parte das mulheres, diferenciando-se apenas pelo tipo de trabalho que desenvolviam. Os membros da sociedade indígena que tivessem problemas de saúde (assim como os acidentados), eram tratados primariamente pelos pajés e, posteriormente, pelas mulheres da tribo, que tinham a função de cuidar também dos idosos e das crianças. Em que pese ser muito comum a escravidão originada por guerras entre tribos, via de regra, tais escravos não eram utilizados como mão de obra, mas sim, principalmente para rituais religiosos.

Com a chegada dos portugueses ao Brasil, o índio passou a ter, pela primeira vez, seu trabalho explorado por terceiros que visavam o lucro. De início, a relação de trabalho era paga por meio de escambo e, pouco tempo depois, passou a ser escravizada.

Apesar de não gozar, a princípio, de proteção legal, a escravização dos índios contava com grande oposição dos jesuítas.

A partir do século XVI foi que os primeiros escravos africanos chegaram ao Brasil. Em que pese eles serem tratados como propriedade pelos seus senhores, sendo inclusive socialmente aceita a aplicação de castigos corporais, o excesso poderia trazer consequências.

Não se trata aqui de acidente do trabalho propriamente dito: quando um escravo se acidentava nos engenhos de cana ou nas minas com a exploração do ouro, via de regra o seu senhor o designava para outra função. No entanto, especialmente no excesso de punição, começou a surgir a ideia do pedido de liberdade. Neste sentido citamos o trecho do artigo:

Este artigo discorre sobre os argumentos mediante os quais se procurava dar sustentação legal aos pedidos de liberdade de escravos na América portuguesa durante a segunda metade do século XVIII e os primeiros anos do XIX, os quais foram submetidos à decisão do rei, através do Conselho

Ultramarino. Em petições provenientes de localidades tão diferenciadas entre si como eram o Maranhão, a Bahia, o Rio de Janeiro, as Minas Gerais e São Paulo, percebeu-se que os maus-tratos e as violências exacerbadas figuravam entre as considerações de maior apelo entre aqueles que almejavam se libertar. Da análise dessas petições, bem como dos pareceres das autoridades coloniais e ultramarinas, pretendeu-se inquirir também se o ideário de liberdade tão presente ao pensamento do século das luzes encontrou ressonância de alguma forma no mundo colonial.⁵

Ainda que não possamos chamar tais atos desumanos de “acidente”, a ofensa física além dos padrões “aceitáveis” pela sociedade daquela época poderia gerar o deferimento do pedido de liberdade do trabalhador escravo.

Após a abolição oficial da escravatura, a mão de obra no Brasil passou a ter importante participação dos imigrantes europeus e asiáticos. Especialmente a partir de 1891, uma grande massa de trabalhadores desembarcou nos portos de São Paulo e Rio de Janeiro, em busca de trabalho nas fazendas de café.

Em que pese os imigrantes terem condições de trabalho infinitamente superiores às dos escravos, acabavam por se vincular ao proprietário da terra por meio de dívidas. Isso porque os altos preços dos armazéns de cada fazenda fazia com que, basicamente, os trabalhadores não tivessem acesso ao salário, já que este era consumido pelo preço superfaturado dos produtos para subsistência.

A partir desse momento, começaram a surgir greves e a fundação de sindicatos em defesa dos trabalhadores. Apesar da grande maioria dos primeiros imigrantes não ser alfabetizado, nem em seu idioma natal, já possuíam um certa noção de classe.

Por volta do século XIX, surgiram os primeiros textos legais que trataram sobre o acidente de trabalho propriamente dito. Citamos, por exemplo, o Código Comercial de 1850, que dispunha o seguinte:

Art. 79 - Os acidentes imprevistos e inculcados, que impedirem aos prepostos o exercício de suas funções, não interromperão o vencimento do seu salário, contanto que a inabilitação não exceda a 3 (três) meses contínuos.

Art. 560 - Não deixará de vencer a soldada ajustada qualquer indivíduo da tripulação que adoecer durante a viagem em serviço do navio, e o curativo será por conta deste; se, porém, a doença for adquirida fora do serviço do navio, cessará o vencimento da soldada enquanto ela durar, e a despesa do

⁵ LIMA, Priscila de. Direitos de Escravos: maus-tratos e jusnaturalismo em petições de liberdade (América portuguesa, segunda metade do século XVIII e início do XIX), artigo publicado na edição nº 42 de junho de 2010. Disponível em: <<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao42/materia01/>>. Acessado em 25/08/2019

curativo será por conta das soldadas vencidas; e se estas não chegarem, por seus bens ou pelas soldadas que possam vir a vencer.⁶

Curioso pontuar que, em que pese a antiguidade da referida lei, o citado artigo 79 foi revogado apenas em 2002, com a promulgação do Código Civil de 2002. Já o artigo 560 permanece em vigor até a presente data. Em que pese tal código não ter, como fim, a proteção ao acidente de trabalho, introduz o conceito e a discussão ao ordenamento da época.

Mundialmente, a Alemanha foi a precursora a editar legislação específica para a proteção do trabalhador no que tange ao acidente do trabalho. Tal legislação se deu em 1881.

Apenas em 1919, que o Brasil, de forma efetiva, trouxe uma lei específica sobre acidente do trabalho: o Decreto 3.724:

Art. 1º Consideram-se acidentes no trabalho, para os fins da presente lei:
 a) o produzido por uma causa subita, violenta, externa e involuntaria no exercicio do trabalho, determinado lesões corporaes ou perturbações funcionaes, que constituam a causa unica da morte ou perda total, ou parcial, permanente ou temporaria, da capacidade para o trabalho;
 b) a molestia contrahida exclusivamente pelo exercicio do trabalho, quando este fôr de natureza a só por si causal-a, e desde que determine a morte do operario, ou perda total, ou parcial, permanente ou temporaria, da capacidade para o trabalho.
 Art. 2º O acidente, nas condições do artigo anterior, quando occorrido pelo facto do trabalho ou durante este, obriga o patrão a pagar uma indemnização ao operario ou á sua familia, exceptuados apenas os casos de força maior ou dolo da propria victima ou de estranhos.⁷

Nas palavras de Cláudia Salles Vilela Vianna, encontramos comentários precisos sobre tal legislação pregressa, trazendo um resumo dos principais pontos do texto:

Podemos observar que o conceito de acidente abrangia não somente acidentes típicos, ocorridos no exercício do trabalho por causa súbita e involuntária, mas também as doenças profissionais, contraídas exclusivamente pelo exercício do trabalho.

A indenização devida pelo empregador variava conforme a gravidade do sinistro (Decreto n. 3.724/1919, art. 5º) e compreendida, além da importância em dinheiro, também a prestação de socorro médico, farmacêutico e hospitalar (art. 13). Não havia, contudo, a garantia de recebimento por parte do trabalhador, porque a legislação não obrigava à contratação de seguro.

O art. 19 instituiu a obrigação de notificação por parte do empregador (ou qualquer outro, inclusive a vítima) à autoridade policial, que naquela época

⁶ BRASIL. Lei Federal nº 556 de 25 de junho de 1850. Institui o Código Comercial. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L0556-1850.htm>. Acessado em 25/08/2019

⁷ BRASIL. Decreto Federal nº 3.724 de 15 de janeiro de 1919. Regula as obrigações resultantes dos acidentes no trabalho. Disponível em <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3724-15-janeiro-1919-571001-publicacaooriginal-94096-pl.html>. Acessado em 02/09/2019

era responsável pelo auto correspondente. E o art. 20, por sua vez, criou a perícia médica judicial para averiguação da capacidade laborativa.⁸

Ainda com o evoluir da legislação relacionada a acidentes de trabalho, o Decreto 24.637/1934 afastava, de maneira expressa, o acidente de trajeto da responsabilidade do empregador, além da culpa exclusiva e da força maior, senão vejamos:

Art. 2º Excetuados os casos de força maior, ou de dolo, quer da própria vítima, quer de terceiros, por fatos estranhos ao trabalho, o acidente obriga o empregador ao pagamento de indenização ao seu empregado ou aos seus beneficiários, nos termos do capítulo III desta lei.

§ 1º Não constitui força maior a ação dos fenômenos naturais quando determinada ou agravada pela instalação ou localização do estabelecimento ou pela natureza do serviço.

§ 2º A responsabilidade do empregador deriva somente de acidentes ocorridos pelo fato do trabalho, e não dos que se verificarem na ida do empregado para o local da sua ocupação ou na sua volta dali salvo havendo condição especial fornecida pelo empregador.⁹

A Constituição Federal de 1934 trouxe status constitucional a proteção do trabalhador contra acidentes do trabalho.

Em 1967, por meio do Decreto-Lei nº 293 de 28 de fevereiro, foi que o acidente de trajeto foi reconhecido como acidente do trabalho, conforme citamos o texto legal:

Art. 5º Incluem-se entre os acidentes do trabalho:

(...)

II - O acidente sofrido pelo empregado, ainda que fora do local e horário do trabalho:

(...)

d) no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela.¹⁰

Aqui, identificamos que o referido Decreto-Lei é a base da lei 8.213/91 no que se refere a acidente do trabalho e acidente equiparado, como é o caso do acidente de trabalho de trajeto.

⁸ VIANNA, Cláudia Salles Vilela. Acidente do Trabalho: abordagem completa e atualizada. 2ª ed. – São Paulo: LTr, 2017, página 13

⁹ BRASIL. Decreto Federal nº 24.637 de 10 de julho de 1934. Estabelece as obrigações resultantes dos acidentes do trabalho. Disponível em:

<<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24637-10-julho-1934-505781-publicacaooriginal-1-pe.html>> acessado em 21/09/2019

¹⁰ BRASIL. Decreto-Lei Federal nº 293 de 28 de fevereiro de 1967. Dispõe sobre o seguro de acidentes do trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0293.htm> acessado em 21/09/2019

3.1 – O ACIDENTE DE TRABALHO NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Poucos artigos da Constituição Federal se dedicam especificamente à proteção da saúde do trabalhador e, por consequência, da proteção contra acidentes do trabalho, no entanto, em uma interpretação harmoniosa da Lei Maior, identifica-se uma série de dispositivos aplicáveis a tais acidentes.

Logo no artigo primeiro, temos, como fundamentos da República. Dentre eles:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

(...)

III - a dignidade da pessoa humana;

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;¹¹

Desta forma, temos dois princípios fundamentais, que guardam um, uma afinidade indireta com a relação de trabalho (dignidade da pessoa humana) e outro, uma relação direta (valores sociais do trabalho). Nos parece claro que tais valores são indissociáveis à proteção da saúde do trabalhador.

O artigo 6º da Carta Magna reconhece o trabalho como um direito social.

No artigo 7º temos as principais normas relativas ao direito do trabalho. Com relação específica ao acidente de trabalho, trazemos as seguintes:

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

(...)

XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;

(...)

XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;⁸

Vemos, portanto, que o inciso XXII é um comando, em especial ao Poder Legislativo, para que enverede esforços na construção de leis que visem a proteção do trabalhador. Já o inciso XXVIII institui um dever do empregador de constituir seguro contra acidentes do trabalho, bem como garante a indenização civil por perdas e danos, caso haja culpa.

¹¹ BRASIL. Constituição Federal de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acessado em 21/09/2019

Por fim, citamos o artigo 196 da Constituição, que garante, a todos os cidadãos, o direito à saúde, atribuindo também tal garantia ao Estado, por meio de políticas sociais e econômicas, que “visem à redução de doenças e outros agravos”, o que, por óbvio, também se enquadra o acidente de trabalho.

3.2 – O ACIDENTE DE TRABALHO NA LEI Nº 8.213/1991

A Lei nº 8.213/1991 dispõe sobre os planos de benefício da Previdência Social, no entanto, em seu bojo, define uma série de conceitos e direitos que serão aplicados no estudo do acidente do trabalho.

Preliminarmente, o conceito legal atual advém dessa legislação, senão vejamos:

Art. 19. Acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço de empresa ou de empregador doméstico ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

Art. 20. Consideram-se acidente do trabalho, nos termos do artigo anterior, as seguintes entidades mórbidas:

I - doença profissional, assim entendida a produzida ou desencadeada pelo exercício do trabalho peculiar a determinada atividade e constante da respectiva relação elaborada pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social;

II - doença do trabalho, assim entendida a adquirida ou desencadeada em função de condições especiais em que o trabalho é realizado e com ele se relacione diretamente, constante da relação mencionada no inciso I.¹²

É essa mesma lei que traz a previsão de equiparação do acidente de trajeto ao acidente de trabalho para todos os fins legais.

Outro elemento de destaque na lei é a caracterização de contravenção penal, o ato da empresa deixar de observar as normas de segurança e higiene do trabalho, nos termos do §2º do artigo 19.

Também a garantia de emprego é hoje tutelada por esta lei, nos termos do seu artigo 118:

Art. 118. O segurado que sofreu acidente do trabalho tem garantida, pelo prazo mínimo de doze meses, a manutenção do seu contrato de trabalho na

¹² BRASIL. Lei Federal nº 8.213 de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os planos de benefícios da Previdência social. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18213cons.htm> Acessado em 21/09/2019

empresa, após a cessação do auxílio-doença acidentário, independentemente de percepção de auxílio-acidente.

Um ponto interessante e recente na referida lei foi instituído em 2019, que é o poder/dever de ajuizamento de ação regressiva da Previdência Social contra o empregador, no caso de negligência às normas de segurança do trabalho, previsto no artigo 120, inciso I da norma.

Desta forma, em se tratando de acidente do trabalho, a Lei nº 8.213/91 é a nossa principal fonte de direito.

3.3 – A PREVENÇÃO E PROTEÇÃO O ACIDENTE DE TRABALHO NA CLT

Apesar de ser datada de 1943, a CLT é uma lei dotada de um caráter orgânico próprio, estando em constante mudança até os dias atuais. Assim, dentre as regras dispostas a respeito do acidente de trabalho, nem todas elas constam do texto originário do diploma.

Especificamente quanto ao acidente de trabalho, o legislador buscou tratar do assunto em legislação esparsa, qual seja a Lei nº 8213, nos termos do tópico supra. Entendemos importante, no entanto, trazer algumas evoluções que a CLT trouxe ao ordenamento jurídico, no que se refere à proteção e prevenção ao acidente do trabalho, dentre as quais citamos:

A constituição obrigatória de CIPA, nos termos do artigo 163 da CLT, constituição da Secretaria de Segurança e Saúde no Trabalho (SSST), em consonância com o artigo 155, obrigatoriedade na concessão de EPI's (art. 166), métodos de proteção contra acidentes em maquinários (art. 184), atribuição de fiscalização sobre prevenção de acidentes ao Ministério Público do Trabalho (art. 200) e aos sindicatos patronais e de empregados (art. 592, alínea "I")

4 – A CONCEITUAÇÃO DO ACIDENTE DE TRABALHO

4.1 – ACIDENTE DO TRABALHO TÍPICO

Emprestamos do legislador da Lei nº 8.213/91 o conceito de acidente de trabalho atualmente adotado em nosso sistema. Tal conceito teve uma modificação importante advindo da Lei Complementar 150/15, para incluir o trabalhador doméstico na proteção legal:

Art. 19. Acidente do trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço de empresa ou de empregador doméstico ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

Divide-se portanto, o conceito legal em 3 requisitos: 1) o acidente deve ocorrer pelo exercício do trabalho, 2) deve provocar lesão corporal ou perturbação funcional e 3) deve causar a morte ou a perda ou a redução, permanente ou temporária da capacidade para o trabalho.

De acordo com Sergio Pinto Martins, “acidente é o acontecimento imprevisto ou de força maior que ocasiona dano a pessoa ou coisa. O evento é subido, inesperado”¹³

No que se refere ao requisito “1” extraído do conceito legal, temos que é necessário que o acidente guarde relação direta com a prestação de serviço, o que denominamos nexa causal. Neste sentido, o exemplo de Cláudia Salles Vilela Vianna nos parece perfeito, eis que prevê que um mesmo fato pode ou não ser considerado acidente do trabalho:

É certo que em alguns casos, senão a maioria absoluta deles, faz-se necessária uma investigação para apurar se o trabalho ou suas condições tiveram alguma participação no sinistro ou se o trabalhador seria dele acometido em lugar diverso. Um operário que sofre um infarto, por exemplo, pode ter o evento caracterizado como acidente de trabalho se restar comprovado que o stress ou a pressão sofrida no ambiente de trabalho foi um fator determinante para a sua ocorrência. Caso contrário, estaremos diante de uma fatalidade ocorrida no trabalho, sem estar presente a natureza acidentária no sentido técnico-legal.¹⁴

¹³ MARTINS, Sergio Pinto. Direito da Seguridade Social. 38ª ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019. Página 584

¹⁴ VIANNA, Cláudia Salles Vilela. Acidente do Trabalho: abordagem completa e atualizada. 2. ed. São Paulo: LTr, 2017. Página 22.

Já no que se refere aos itens “2” e “3” do requisito legal, o acidente deverá provocar uma lesão corporal suficiente para que gere a morte do trabalhador, perda ou redução da capacidade laboral. Desta forma, um acidente de um cozinheiro com uma faca na cozinha de um restaurante, por exemplo, se limitar a capacidade de trabalho, pelo menos por algumas horas, se enquadra ao conceito legal de acidente de trabalho. Não devemos, no entanto, confundir o reconhecimento do acidente de trabalho com o direito à estabilidade acidentária, eis que esse demanda afastamento previdenciário. Tal entendimento é importante no que se refere à emissão da CAT prevista no artigo 22 da Lei 8.213/91, senão vejamos:

Art. 22. A empresa ou o empregador doméstico deverão comunicar o acidente do trabalho à Previdência Social até o primeiro dia útil seguinte ao da ocorrência e, em caso de morte, de imediato, à autoridade competente, sob pena de multa variável entre o limite mínimo e o limite máximo do salário de contribuição, sucessivamente aumentada nas reincidências, aplicada e cobrada pela Previdência Social.¹⁵

Veja que a legislação não condiciona a emissão da CAT à existência de afastamento, portanto, ocorrendo o acidente de trabalho, independente da sua gravidade, a comunicação deve ser feita à Previdência Social.

4.2 – DOENÇAS OCUPACIONAIS

Além do acidente típico, considera-se também como acidente do trabalho o acometimento de enfermidades relacionadas ao trabalho. Nos termos do artigo 20 da Lei nº 8.213/91, temos o seguinte conceito legal:

Art. 20. Consideram-se acidente do trabalho, nos termos do artigo anterior, as seguintes entidades mórbidas:

I - doença profissional, assim entendida a produzida ou desencadeada pelo exercício do trabalho peculiar a determinada atividade e constante da respectiva relação elaborada pelo Ministério do Trabalho e da Previdência Social;

II - doença do trabalho, assim entendida a adquirida ou desencadeada em função de condições especiais em que o trabalho é realizado e com ele se relacione diretamente, constante da relação mencionada no inciso I.¹⁵

¹⁵ BRASIL. Lei Federal nº 8.213 de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm>. Acessado em 28/07/2019

A doença profissional prevista no inciso I do artigo 20 se refere a enfermidades típicas da profissão do trabalhador. A relação de doenças profissionais à qual se refere o diploma legal é o anexo II do Decreto nº 3.048/99, que descreve agentes químicos, físicos e biológicos, relacionando-os com algumas atividades.

Já a doença do trabalho, é uma doença comum, sem necessariamente possuir uma relação presumida com a atividade laboral. Elas podem ser adquiridas em locais diversos do ambiente de trabalho, desta forma, possuem uma complexidade maior para o reconhecimento do nexo de causalidade.

É importante mencionar que, mesmo no caso da doença não estar relacionada à atividade profissional prevista no anexo II do Decreto nº 3.048/99, ainda poderá ser considerada, excepcionalmente, acidente do trabalho, nos termos do §2º do artigo 20 da Lei nº 8.213/91.

A própria lei exclui algumas enfermidades do reconhecimento da doença do trabalho, senão vejamos:

§ 1º Não são consideradas como doença do trabalho:

- a) a doença degenerativa;
- b) a inerente a grupo etário;
- c) a que não produza incapacidade laborativa;
- d) a doença endêmica adquirida por segurado habitante de região em que ela se desenvolva, salvo comprovação de que é resultante de exposição ou contato direto determinado pela natureza do trabalho.¹⁶

Vemos, neste ponto, que a própria lei acaba retomar os conceitos do artigo 19, ao excluir expressamente do reconhecimento de doença do trabalho, as enfermidades sem relação com a atividade desenvolvida pelo trabalhador (alíneas “a”, “b” e “d”), bem como aquelas doenças que não geram incapacidade laboral (alínea “c”).

4.3 – DOS ACIDENTES EQUIPARADOS AO ACIDENTE DO TRABALHO

4.3.1 – A CONCAUSA

O artigo 21 da Lei nº 8.213/91 traz a ideia dos infortúnios equiparados ao acidente de trabalho. No inciso I, temos a consagração do instituto da concausa. Transcrevamos o termo legal:

¹⁶ BRASIL. Lei Federal nº 8.213 de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm>. Acessado em 28/07/2019

Art. 21. Equiparam-se também ao acidente do trabalho, para efeitos desta Lei:

I - o acidente ligado ao trabalho que, embora não tenha sido a causa única, haja contribuído diretamente para a morte do segurado, para redução ou perda da sua capacidade para o trabalho, ou produzido lesão que exija atenção médica para a sua recuperação;¹⁶

A concausa se caracteriza pelo fato da atividade laboral ter colaborado para a lesão desenvolvida pelo trabalhador, sem, no entanto, ser a única causadora do problema.

Como exemplo da concausa, podemos citar um trabalhador que possui quadro clínico de problemas nos tendões do pulso e antebraço e é contratado para a função de digitador, com agravamento da sua moléstia. Estamos, portanto, diante de um caso de em que as atividades do trabalhador motivaram o agravamento da doença.

Por óbvio, para tal constatação, é imprescindível uma análise pericial.

4.3.2 – O ACIDENTE DE TRAJETO

O acidente de trajeto é regulamentado no artigo 21, inciso IV, alínea “d” da Lei 8.213/91, nos seguintes termos:

Art. 21. Equiparam-se também ao acidente do trabalho, para efeitos desta Lei:

(...)

IV - o acidente sofrido pelo segurado ainda que fora do local e horário de trabalho:

(...)

d) no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado.¹⁷

Vemos, portanto, dois elementos a serem considerados: o nexa cronológico, ou seja, o horário deve ser compatível com a ida ou retorno do trabalho e o nexa topográfico, que se trata do trajeto propriamente dito.

O intuito originário do legislador era proteger tão somente o período em que trabalhador ia ou retornava do seu trabalho, no entanto, com o tempo, a doutrina e a

¹⁷ BRASIL. Lei Federal nº 8.213 de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm>. Acessado em 28/07/2019

jurisprudência estenderam essa proteção, incluindo também os pequenos desvios de trajeto. Neste sentido citamos a doutrina:

Já se decidiu que um pequeno desvio de percurso não impede a caracterização do acidente de trabalho (RT 619/139). A interrupção do percurso deve ser de tal maneira que desapareça a relação com o trabalho. O fato de a pessoa parar na farmácia, na padaria, no supermercado para fazer pequenas compras não irá descaracterizar o acidente que possa nesse período ocorrer.¹⁸

A jurisprudência também trilha o mesmo entendimento, senão vejamos:

Assim de logo pode-se reconhecer que, para a configuração de acidente de trajeto não é necessário que o empregado esteja utilizando sequer transporte público, moto ou veículo outro, porque o meio de locomoção utilizado vara tanto torna-se irrelevante.

Por outro lado esclareço que ainda que o empregado efetue um pequeno desvio do trajeto usual, isso não será suficiente para descaracterização do acidente de trajeto, como a jurisprudência tem sido assente, sedimentado o entendimento de que um desvio encetado pelo empregado durante o trajeto que realiza normalmente não possui o condão de descaracterizar tal fato, desde que se tenha como destino final e imediato a residência do obreiro ou o local da prestação de serviço, como se vê pela ementa ora transcrita:

"ACIDENTE IN ITINERE. INEXIGÊNCIA LEGAL DE TRAJETO ESPECIFICO. O trajeto realizado pelo obreiro, da empresa para sua residência, ainda que ele pare para buscar sua esposa, não descaracteriza o acidente de percurso". (PROCESSO TRT/15ª REGIÃO Nº 0000427-48.2010.5.15.0084 Rel. FLAVIO ALLEGRETTI DE CAMPOS COOPER, j.20.05.2011).

Portanto, se o acidente ocorreu durante o trajeto residência trabalho ou vice-versa, em horário condizente com o da entrada/saída ao serviço - com pequenas variações -, em veículo de propriedade do segurado (ou de terceiro), equipara-se a acidente do trabalho, nos termos da Lei n 8.213/91. (TST, 5ª T., R.R. nº 0001437-28.2011.5.05.0131, Rel. Min. Douglas Alencar Rodrigues, julgado em 06/02/2019).

Em relação à alegação de desvio da rota, a jurisprudência é assente no sentido de que um pequeno desvio no trajeto não descaracteriza esse acidente.

Sebastião Geraldo de Oliveira (Indenizações por Acidente de Trabalho ou Doença Ocupacional, 3ª ed. São Paulo: LTr, 2007, p.55/56) ao tratar da matéria discorre:

Surgem grandes controvérsias quanto ao entendimento do que seja o "percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela" o trabalhador com frequência desvia-se desse percurso por algum interesse particular, para uma atividade de lazer ou compras em um supermercado ou farmácia, por exemplo. Como será necessário estabelecer o nexos causal do acidente com o trabalho, são aceitáveis pequenos desvios e toleradas algumas variações quanto ao tempo de deslocamento desde que "compatíveis com o percurso do referido trajeto", porquanto a Previdência

¹⁸ MARTINS, Sergio Pinto. Direito da Seguridade Social. 38ª ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019. Página 589

Social, na esfera administrativa, não considera acidente do trabalho quando o segurado, por interesse pessoal, interrompe ou altera o percurso habitual. Se o tempo do deslocamento (nexo cronológico) fugir do usual ou se o trajeto habitual a (nexo topográfico) for alterado substancialmente, resta descaracterizada a relação de causalidade do acidente com o trabalho. No entanto, se o trabalhador tiver mais de um emprego, será também considerado acidente de trajeto aquele ocorrido no percurso de um para outro local de trabalho.

Observa-se que, no acidente de trajeto, em razão da exigência de se estabelecer um nexo causal, um pequeno desvio ou uma parada no percurso casa trabalho e vice versa, não descaracteriza seu reconhecimento como tal.

No mesmo sentido são os ensinamentos de Vólia Bomfim Cassar (direito do Trabalho, 12ª edição, São Paulo: Método, 2016, p. 1156/1157), verbis: Acidente de trajeto ou in itinere é o que ocorre no trajeto casa-trabalho e trabalho-casa.

Nesse sentido, o inciso IV, d, do artigo 21 da Lei n.º 8.213/91 é claro ao se referir que o acidente de trajeto é o ocorrido no percurso casa-trabalho e vice e vice-versa, independente do itinerário escolhido, se mais distante ou mais curto.

Os tribunais têm entendido que um pequeno desvio de curso, como virar num quarteirão fora do itinerário apenas para parar na padaria e comprar pão, para só depois prosseguir, não impede a caracterização do acidente, pois ainda presente o nexo causal. Para afastar o acidente é necessário um desvio relevante no percurso, como passar na casa da namorada e ficar por lá horas ou parar num restaurante e jantar com amigos. (TRT 21ª R., 1ª T., R.O. nº 0000050-19.2019.5.21.0012, Rel. Des. Joseane Dantas dos Santos, julgado em 20/08/2019)

O entendimento moderno sobre a residência do trabalhador aduz que ela não é somente o local de sua moradia, mas sim o local para o qual ele se dirige costumeiramente após o trabalho. Se, por exemplo, o empregado estuda no período após o trabalho, o trajeto protegido pelo direito será aquele até a sua escola, por exemplo.

4.3.2.1 – A RESPONSABILIDADE DO EMPREGADOR NO CASO DE ACIDENTE DE TRAJETO

Em que pese a legislação previdenciária garantir o reconhecimento do acidente de trajeto como um acidente de trabalho por equiparação, garantindo, se for o caso, inclusive a garantia de emprego por 12 meses, se mostra interessante observar a responsabilização da empresa para com esse tipo de infortúnio.

Há aqueles que diferenciam o acidente de trajeto do acidente percurso. Enquanto o acidente de trajeto é aquele previsto no art. 21, IV, d da Lei nº 8.213/91, o acidente de

percurso seria aquele em que o transporte fornecido pelo empregador destina-se a suprir a ausência de transporte público regular ou porque o local de trabalho é considerado como de difícil acesso. Neste último caso, nem há que se discutir a responsabilidade do empregador, já que ela é objetiva, nos termos dos artigos 734 e 735 do Código Civil:

Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.¹⁹

No que concerne o acidente de trajeto, temos que a jurisprudência é pacífica no sentido de afastar a responsabilidade do empregador no que se refere a perdas e danos, tendo em vista a inexistência, via de regra, de culpa patronal. Neste sentido, transcrevemos as decisões:

No âmbito da responsabilidade civil é necessária a prova efetiva do nexo causal entre o infortúnio e o exercício do trabalho a serviço da empresa, ou ato ilícito cometido pela empregadora. Esta está obrigada a indenizar o trabalhador somente se há uma relação direta do dano com as atividades laborais, ou seja, se demonstrado o nexo de causalidade. Na situação em exame, como se verifica, não houve participação da empregadora no sinistro, tampouco teria ela como evitá-lo mediante adoção de medidas preventivas, até porque, consoante relato do reclamante, o acidente decorreu por fato de terceiro (veículo que se atravessou na rotatória).

A hipótese de acidente de percurso está prevista no artigo 21, IV, d, da Lei nº 8.213/91, apenas para fins previdenciários, isto é, não acarreta a responsabilidade civil do empregador, objetiva ou subjetiva, e, bem assim, pela ausência de nexo de causalidade entre o trabalho e o acidente, visto que não se pode atribuí-lo ao empregador. (TRT 4ª R., 5ª T., R.O. nº 0020109-18.2018.5.04.0406, Rel. Des. Rosiul de Freitas Azambuja, julgado em 09/07/2019)

A responsabilidade civil do empregador decorrente de indenização por dano moral, material e estético, é subjetiva, ou seja, pressupõe a existência de três requisitos: prática de ato ilícito ou com abuso de direito (culpa/dolo), o dano propriamente dito (agravo à imagem, sofrimento moral e prejuízo material) e o nexo causal entre o ato praticado pelo empregador ou por seus prepostos e o dano sofrido pelo trabalhador.

Nesse sentido, a mera ocorrência de acidente do trabalho não implica necessariamente na obrigação de indenizar, devendo ser comprovado que o empregador tenha agido com culpa ou dolo para ocorrência do dano.

O próprio reclamante na exordial relatou que "sofreu um acidente na Rodovia dos Bandeirantes".

¹⁹ BRASIL. Lei Federal nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acessado em 23/09/2019

Trata-se, em verdade, de caso fortuito, que foge do controle do empregador. (TRT 2ª R., 3ª T., R.O. nº 1001885-70.2017.5.02.0029, Rel. Des. Margoth Giacomazzi Martins, publicado em 20/08/2019)

Destaque-se que, embora o acidente de trajeto seja apto ao reconhecimento da estabilidade prevista no artigo 118 da Lei 8.213/91, a sua ocorrência não enseja a responsabilização do empregador quanto à reparação por danos morais e materiais, com exceção de comprovada culpa da empresa, ou no caso de transporte fornecido pelo empregador. (TRT 2ª R., 16ª T., R.O. nº 1000599-75.2017.5.02.0023, Rel. Des. Dâmia Avoli, publicado em 10/05/2019)

Ademais, ainda que incontroverso o acidente de trajeto, a reclamada não pode ser responsabilizada pelo acidente de trânsito que vitimou o autor quando se utilizava de veículo próprio, fora de suas dependências e após da jornada de trabalho, sendo certo que não restou comprovado qualquer agravamento em sua moléstia em decorrência das condições de trabalho, muito pelo contrário, a reclamada alterou sua função após retorno ao labor, conforme confessado pelo próprio reclamante.

Assim, se afigura inequívoca a inexistência de culpa por parte da reclamada, requisitos indispensáveis à responsabilidade civil. (TRT 2ª R., 10ª T., R.O. nº 1001337-29.2016.5.02.0466, Rel. Des. Sonia Aparecida Gindro, publicado em 14/11/2018)

Vemos, portanto, que em uma análise harmônica entre o artigo 7º, inciso XXVIII da Constituição Federal, cumulado com os artigos 186 e 927 do Código Civil, se mostra nítida a responsabilidade subjetiva do empregador no caso de acidente de trajeto.

5 – LEGISLAÇÃO COMPARADA

5.1 – O ACIDENTE DE TRAJETO NO DIREITO PORTUGUÊS

No estudo comparado com a legislação portuguesa no que se refere ao acidente de trabalho, identificamos uma considerável correspondência com a legislação brasileira.

A atual legislação vigente em Portugal que trata do acidente de trabalho é a Lei nº 98, de 4 de setembro 2009. A referida lei traz, em seu artigo 8º, o conceito de acidente de trabalho, qual seja:

1 - É acidente de trabalho aquele que se verifique no local e no tempo de trabalho e produza directa ou indirectamente lesão corporal, perturbação funcional ou doença de que resulte redução na capacidade de trabalho ou de ganho ou a morte.

2 - Para efeitos do presente capítulo, entende-se por:

a) «Local de trabalho» todo o lugar em que o trabalhador se encontra ou deva dirigir-se em virtude do seu trabalho e em que esteja, directa ou indirectamente, sujeito ao controlo do empregador;

b) «Tempo de trabalho além do período normal de trabalho» o que precede o seu início, em actos de preparação ou com ele relacionados, e o que se lhe segue, em actos também com ele relacionados, e ainda as interrupções normais ou forçosas de trabalho.²⁰

Essencialmente, temos, portanto, que a lei portuguesa trouxe que o conceito de acidente do trabalho é constituído “por três elementos cumulativos: a. Um elemento espacial (local de trabalho); b. Um elemento temporal (tempo de trabalho); e, c. Um elemento causal (nexo causa-efeito entre o evento e a lesão).” (BOSCO, 2018, p. 293)²¹

No entanto, a referida lei não tratou de conceituar propriamente o termo “acidente”, mas sim, de traçar parâmetros em que um determinado evento pode ou não ser enquadrado como acidente do trabalho. A conceituação do termo acidente ficou a cargo da doutrina. Nas palavras do Desembargador Carlos Alberto Bosco:

Entrementes, para a constatação da verificação cumulativa dos pressupostos aludidos, imperioso se faz constatar a ocorrência prévia de um evento que possa ser identificado como “acidente”, assim definido como um acontecimento anormal, em geral súbito, ou pelo menos de duração curta e

²⁰ PORTUGAL. Lei Federal nº 98 de 4 de setembro de 2009. Regulamenta o regime de reparação de acidente do trabalho e de doenças profissionais

limitada, e que acarreta uma lesão à integridade ou à saúde do corpo humano.²¹

Já o artigo 9º da referida lei estende o conceito do acidente de trabalho ao que chamamos, no direito do trabalho no Brasil, de acidente de trajeto:

1 - Considera-se também acidente de trabalho o ocorrido:

a) No trajeto de ida para o local de trabalho ou de regresso deste, nos termos referidos no número seguinte;

(...)

2 - A alínea a) do número anterior compreende o acidente de trabalho que se verifique nos trajectos normalmente utilizados e durante o período de tempo habitualmente gasto pelo trabalhador:

a) Entre qualquer dos seus locais de trabalho, no caso de ter mais de um emprego;

b) Entre a sua residência habitual ou ocasional e as instalações que constituem o seu local de trabalho;

(...)

3 - Não deixa de se considerar acidente de trabalho o que ocorrer quando o trajeto normal tenha sofrido interrupções ou desvios determinados pela satisfação de necessidades atendíveis do trabalhador, bem como por motivo de força maior ou por caso fortuito.²²

Vemos, neste ponto da lei, que o legislador português buscou um considerável nível de detalhamento de hipóteses em que o acidente de trabalho seria reconhecido. Tal nível de detalhamento, via de regra, não é buscado pelo legislador brasileiro, que deixa à doutrina e ao judiciário analisar e eventualmente fazer as extensões dos conceitos legais.

Assim, em um breve estudo da legislação portuguesa atinente ao acidente de trabalho de trajeto, vemos que o instituto é semelhante ao brasileiro, no sentido de reconhecer a responsabilidade do empregador pelo empregado, ainda que fora do ambiente e horário de jornada, desde que o trabalhador esteja indo ou vindo do trabalho.

A diferença básica entre as legislações, é que a lei portuguesa apresenta hipóteses e detalhes, como por exemplo, o fato da ocorrência de pequenos desvios não ser suficiente para afastar o acidente. Tal conclusão é presente em nosso ordenamento pátrio, no entanto, veio com a doutrina e jurisprudência, conforme demonstramos no item 4.3.2 do presente trabalho.

²¹ BOSCO, Carlos Alberto. A Problematização da Responsabilidade Civil no Transporte de Pessoas: acidente de trabalho e acidente de percurso, visto sob a ótica do direito português. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região. Número 52. Campinas: 2018, página 293

²² PORTUGAL. Lei Federal nº 98 de 4 de setembro de 2009. Regulamenta o regime de reparação de acidente do trabalho e de doenças profissionais

Encontramos uma situação semelhante no que tange a exclusão de responsabilidade da empresa. Enquanto a legislação portuguesa sobre acidente de trabalho é clara ao trazer as motivações, temos, no ordenamento brasileiro, a necessidade de uma análise conjunta com outros institutos ou até mesmo a jurisprudência e a doutrina. Vejamos o texto legal português:

Art. 14 Descaracterização do acidente

1 - O empregador não tem de reparar os danos decorrentes do acidente que:
 a) For dolosamente provocado pelo sinistrado ou provier de seu acto ou omissão, que importe violação, sem causa justificativa, das condições de segurança estabelecidas pelo empregador ou previstas na lei;
 b) Provier exclusivamente de negligência grosseira do sinistrado;
 (...)

2 - Para efeitos do disposto na alínea a) do número anterior, considera-se que existe causa justificativa da violação das condições de segurança se o acidente de trabalho resultar de incumprimento de norma legal ou estabelecida pelo empregador da qual o trabalhador, face ao seu grau de instrução ou de acesso à informação, dificilmente teria conhecimento ou, tendo-o, lhe fosse manifestamente difícil entendê-la.

3 - Entende-se por negligência grosseira o comportamento temerário em alto e relevante grau, que não se consubstancie em acto ou omissão resultante da habitualidade ao perigo do trabalho executado, da confiança na experiência profissional ou dos usos da profissão.

Aqui temos a noção do que no direito brasileiro denominamos “culpa exclusiva da vítima”. Em nosso ordenamento, tal modalidade de exclusão de responsabilidade advém da doutrina, guarda noções básicas na Constituição Federal (art. 7º, XXVII), no Código Civil (art. 927 parágrafo único c/c 945) e é previsto literalmente no CDC (art. 12, §3º, III e art. 14, §3º, II). Desta forma, mais uma vez vemos que a jurisprudência acaba por ter que fazer uma certa construção lógica, não tipificada na lei que dispõe sobre o acidente de trabalho. Neste aspecto citamos:

Verifica-se, portanto, que, ao contrário do entendimento do Regional, não houve ato ilícito culposo da Empresa, que pudesse ter evitado o acidente.

Assim, a atitude do Empregado em adentrar e caminhar em direção à escavadeira quando esta estava sendo operada, mesmo tendo plena ciência dos riscos, atraiu para si o risco do acidente, que, de fato, veio a ocorrer. Registre-se que é possível depreender do conjunto probatório que, se não fosse a sua atitude imprudente, o acidente não teria ocorrido, pois aconteceu justamente porque ele se colocou dentro do raio de atuação da escavadeira, quando esta estava sendo operada, sem que houvesse motivo para isso. Diante de tais constatações, apesar de ser lamentável e triste o acidente ocorrido, não há como deixar de concluir pela culpa exclusiva da vítima.

Diante do exposto, conheço do Recurso de Revista, por violação do art. 927, parágrafo único, do Código Civil.

Dou, pois, provimento ao Recurso de Revista da Reclamada para restabelecer a sentença que julgou totalmente improcedente a Reclamação.

(TST, 4ª T., R.R. nº 0001721-04.2013.5.03.0040, Rel. Min. Maria de Assis Calsing, julgado em 24/04/2018)

Assim, constata-se que, em termos de acidente do trabalho, a legislação portuguesa se mostra mais moderna e protecionista quando analisada de forma comparada com a Lei nº 8.213/91, no entanto, notamos uma grande similaridade entre os institutos em Portugal e no Brasil, graças a algumas extensões e interpretações da lei praticadas pela doutrina e jurisprudência brasileiras.

5.2 – O ACIDENTE DE TRAJETO NO DIREITO ITALIANO

Na Itália, a noção de acidente de trabalho de trajeto veio da jurisprudência. Inicialmente, o acidente de trabalho era considerado apenas aqueles decorrentes diretamente de uma “ocasião de trabalho”, que consistia, basicamente, em admitir como acidente, apenas aqueles eventos diretamente ligados à atividade laboral.

Por volta dos anos 90 é que se passou a admitir na jurisprudência uma extensão ao conceito, reconhecendo-se como “ocasião de trabalho”, não somente o momento e o local de trabalho, mas também as atividades preparatórias ao trabalho.

Apenas no ano de 1999, foi que se deu início ao processo legislativo para a edição de uma reforma do seguro social italiano. Desta forma, por meio do Decreto Legislativo 38 de 2000, tratou-se da proteção ao acidente de trabalho de trajeto.

Por conta de não haver uma proximidade direta entre o nosso idioma e o italiano, transcreveremos a disposição legal conforme a tradução de Giuseppe Ludovico:

Exceto no caso de interrupção ou desvio totalmente independentes do trabalho ou, de qualquer forma, não necessários, o seguro inclui os acidentes ocorridos aos segurados durante o percurso normal de ida e volta do lugar da habitação para o trabalho, durante o percurso normal entre dois lugares de trabalho se o trabalhador tem mais de um emprego e, na ausência de um serviço de cantina, durante o percurso normal de ida e volta do lugar de trabalho para o lugar do consumo habitual de refeições. A interrupção e o desvio são necessários quando são devidos à força maior, necessidades essenciais e inadiáveis ou ao cumprimento de obrigações abrangidas pelo direito penal. O seguro também se aplica no caso de utilização do meio de transporte privado desde que necessário. São excluídos, neste caso, os acidentes causados diretamente pelo abuso de álcool e medicamentos psiquiátricos ou uso não terapêutico de drogas e alucinógenos; o seguro,

também não se aplica no caso de motorista desprovido de licença de condução.²³

Vemos, portanto, que o legislador italiano, ao tutelar o acidente de trabalho de trajeto, optou por excluir algumas hipóteses de eventos em que o empregador não possua possibilidade de interferir, senão vejamos:

No caso de acidente no período destinado ao intervalo para refeição, a legislação italiana somente reconhecerá o evento como acidente de trabalho, caso o empregador não possua “cantina” dentro da empresa. Isso mostra a possibilidade da empresa se precaver a tais tipos de infortúnios, ao oferecer local de refeição adequado dentro de suas dependências.

Um elemento não previsto na legislação brasileira e nem na portuguesa é a análise do veículo utilizado pelo trabalhador: enquanto nessas normas não há influência desse tipo de transporte para o reconhecimento do acidente de trabalho, a lei italiana somente reconhecerá o acidente de trajeto em transporte com veículo particular, caso esse meio seja necessário. Observa-se, portanto, dois pontos de vista adotados pelo legislador: a) o meio de transporte particular é mais perigoso em comparação ao meio de transporte público e, b) se o veículo particular é necessário para o labor, seria justo que o empregador se responsabilizasse por infortúnios decorrentes de tal utilização.

Uma curiosidade sobre a legislação italiana aplicável à nossa discussão, diz respeito à exceção do meio de transporte particular que seja uma bicicleta, senão vemos:

Uma distinção particular foi recentemente introduzida pelo legislador com respeito à bicicleta. A fim de incentivar o uso dela por conta de óbvias razões ambientais, o Artigo. 5º, §§4º e 5º da Lei de 28 de dezembro de 2015, n. 221, acrescentou aos artigos 2º, §3º, T.U. um novo período, que estabelece que “A utilização da bicicleta, tal como definida nos termos do artigo 50 do Decreto-Lei 30 de abril de 1992, n. 285, e suas alterações, deve ser entendida, por seus efeitos positivos ambientais, sempre necessária”. Disso decorre que o acidente ocorrido com o uso de bicicleta é sempre coberto pelo seguro social independentemente de ser realmente necessário.²⁴

Também se mostra interessante observar que o legislador italiano optou por incluir na própria lei, alguns tipos de excludentes de responsabilidade do empregador, como o caso de acidentes causados pelo uso de álcool, drogas ou medicamentos psiquiátricos, ou ainda no caso de motoristas sem habilitação.

²³ LUDOVICO, Giuseppe. Proteção do Trabalhador no Trajeto entre Casa e Trabalho: a Disciplina Italiana do Acidente *in itinere*. 1ª ed. Revista de Direito do Trabalho. Ano 43, nº 180. Thomson Reuters Revista dos Tribunais 2017, página 196.

²⁴ LUDOVICO, Giuseppe. Proteção do Trabalhador no Trajeto entre Casa e Trabalho: a Disciplina Italiana do Acidente *in itinere*. 1ª ed. Revista de Direito do Trabalho. Ano 43, nº 180. Thomson Reuters Revista dos Tribunais 2017, página 204.

6 A PROBLEMÁTICA TRAZIDA PELA LEI Nº 13.467/17: O FIM DAS HORAS *IN ITINERE*

Conforme já exposto neste trabalho, a chamada Reforma Trabalhista, dentre diversas alterações, modificou um conceito importante em nosso ordenamento jurídico: o do chamado tempo à disposição do empregador.

O texto atual do §2º do artigo 58 da CLT, declara, de forma expressa, que o tempo que o empregado gasta em seu trajeto até o trabalho (ou ainda deste para sua residência) não é considerado tempo à disposição do empregador, ainda que o meio de transporte tenha sido disponibilizado pela empresa.

O TST já vinha estabelecendo diversos parâmetros e critérios para a concessão das chamadas horas *in itinere*, traduzidos na Sumula 90 daquela Casa, no entanto, dada a modificação legislativa, o entendimento sumulado tende a ser cancelado.

Pois bem, ao afastar indistintamente a contagem do tempo de trajeto como jornada de trabalho, o texto legal extirpou de nosso ordenamento as chamadas horas *in itinere*.

Por outro lado, a referida reforma não realizou mudanças no artigo 21, inciso IV da Lei nº 8.213/91, que equipara o acidente de trajeto como um acidente de trabalho comum. Tal fato pode gerar grandes dúvidas aos operadores do direito e cidadãos: afinal, a lei, ao extinguir as chamadas horas *in itinere*, revogou também a proteção legal quanto ao acidente de trabalho de trajeto? Poderiam tais institutos coexistirem?

Tal fato gerará, no mínimo confusão, nas palavras do professor Homero Batista Mateus da Silva:

Convém lembrar que o legislador também manteve intacto o art. 21, IV, “d”, da Lei 8.213/1991, que cataloga como acidente de trabalho o sinistro ocorrido no percurso da residência do empregado para o trabalho, e vice-versa. Não são conceitos idênticos nem são as mesmas finalidades, claro está, mas será bastante confuso que o empregador tenha de observar estabilidade de doze meses para o empregado acidentado dentro da fábrica no trajeto até o posto de trabalho, e, ao mesmo tempo, não considerar esse percurso como parte integrante da jornada de trabalho.²⁵

Desta forma, tentaremos elucidar a questão proposta, por meio de algumas ferramentas do nosso sistema jurídico, conforme o tópico seguinte.

²⁵ SILVA, Homero Batista Mateus da. CLT comentada [livro eletrônico] - 2. ed. -- São Paulo : Thomson Reuters Brasil, 2018, página 48

7 – A ANÁLISE HERMENÊUTICA APLICADA AO TEMA

A hermenêutica jurídica é o ramo da hermenêutica que tem como objetivo, apresentar ferramentas ao operador, para que ele interprete a norma jurídica.

A palavra hermenêutica tem origem grega, derivada do nome Hermes, que na mitologia, era um filho de Zeus que tinha, como atribuição, traduzir as mensagens proferidas pelos Deuses aos homens, eis que esses não tinham a compreensão sobre tal linguagem.

Apesar da norma legal buscar sempre ser autoexplicativa, por muitas vezes a interpretação de maneira unicamente gramatical se torna rasa.

Sem renegar o método acima que, sem sombra de dúvidas, é o principal em qualquer análise da norma jurídica, propomos estudar o tema sob mais dois métodos interpretativos: o sistemático e o teleológico-axiológico.

7.1 – A INTERPRETAÇÃO GRAMATICAL

Conforme já exposto, para a análise de qualquer norma jurídica, o método gramatical é absolutamente necessário, ele é quase que instintivo.

As alterações do texto reformado, expressamente relacionadas à discussão de nosso tema, são aquelas dos §2º do artigo 4º e §2º do artigo 58.

O *caput* do artigo 4º da CLT não passou por qualquer alteração. Ele traz a ideia do tempo à disposição do empregador. Segundo o artigo, mesmo que o empregado não esteja trabalhando de forma propriamente dita, o fato de ele estar aguardando ordens é suficiente para que este período seja considerado como serviço efetivo.

A alteração legislativa considerável veio no §2º do artigo 4º, que trouxe hipóteses expressas em que o empregado não estaria à disposição do empregador. Vejamos o texto legal:

§ 2º Por não se considerar tempo à disposição do empregador, não será computado como período extraordinário o que exceder a jornada normal, ainda que ultrapasse o limite de cinco minutos previsto no § 1º do art. 58 desta Consolidação, quando o empregado, por escolha própria, buscar proteção pessoal, em caso de insegurança nas vias públicas ou más

condições climáticas, bem como adentrar ou permanecer nas dependências da empresa para exercer atividades particulares, entre outras:

I - práticas religiosas;

II - descanso;

III - lazer;

IV - estudo;

V - alimentação;

VI - atividades de relacionamento social;

VII - higiene pessoal;

VIII - troca de roupa ou uniforme, quando não houver obrigatoriedade de realizar a troca na empresa.²⁶

Especificamente relacionado ao acidente de trajeto, portanto, não há modificação legal relevante, no entanto, é introduzido ao nosso sistema, eventos que podem acontecer no decorrer da jornada, no entanto, que não serão computados a essa.

Analisaremos a modificação do §2º do artigo 58 no tópico seguinte, no entanto, adiantamos que ele não faz referência alguma ao acidente de trabalho de trajeto.

Um outro ponto que entendemos relevante para essa análise diz respeito às revogações que a Lei 13.467/17 trouxe ao mundo jurídico. Apesar do texto legal ter apenas 6 artigos, um deles trata expressamente das revogações que a norma trouxe ao sistema trabalhista, não só da CLT, mas também de outras legislações esparsas. Dentre tais revogações, não há previsão alguma relativa à Lei nº 8.213/91.

Assim, pelo menos de forma expressa ou direta, entendemos que não é possível afirmar que houve a extinção do acidente de trabalho de trajeto do nosso ordenamento trabalhista.

7.2 – A INTERPRETAÇÃO SISTEMÁTICA COM BASE NA LEI DE INTRODUÇÃO ÀS NORMAS DO DIREITO BRASILEIRO (LINDB) E RESOLUÇÃO Nº 1.329/2017 DO CNPS

7.2.1 ANÁLISE FRENTE À LINDB

²⁶ BRASIL. Lei Federal nº 13.467 de 13 de julho de 2017. Altera a CLT e algumas outras leis aplicáveis ao direito do trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13467.htm#art1. Acessado em 28/07/2019

Conforme já exposto no decorrer do presente estudo, há um aparente conflito entre as novidades trazidas pela chamada Reforma Trabalhista e a disposição relativa ao acidente de trabalho de trajeto.

Isso porque a Lei 13.467/2017, em seu artigo 58, §2º, estipula que o tempo gasto no trajeto de ida ou volta ao empregador não seria considerado como à disposição da empresa e, portanto, não deve ser computado à jornada. Desta forma, os acidentes ocorridos neste tempo, a princípio, não deveriam ser considerados como acidente de trabalho.

Por outro lado, o artigo 21, inciso IV, “d”, da Lei nº 8.213/91 considera acidente de trabalho aquele ocorrido “no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção”.

O nosso ordenamento jurídico dispõe de algumas ferramentas para a aplicação de uma lei em detrimento de outra. Tais ferramentas estão dispostas na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, também conhecida como LINDB.

Dentre as diversas regras previstas na LINDB, temos aquelas relativas à revogação de uma lei. O §1º do artigo 2º da referida norma, nos traz um norte para a discussão:

§ 1º A lei posterior revoga a anterior quando expressamente o declare, quando seja com ela incompatível ou quando regule inteiramente a matéria de que tratava a lei anterior.²⁷

Primeiramente, quanto ao critério temporal, a Reforma trabalhista é datada de 2017 e a Lei nº 8.213 é de 1991, deste modo, aquela seria a denominada “lei posterior”.

Já no que se refere à revogação, se ela de fato ocorresse, seria tácita, já que a Reforma Trabalhista não revoga expressamente o artigo 21, inciso IV, “d”, da Lei nº 8.213/91, conforme já apontado no tópico anterior.

Outra hipótese de revogação seria se a Reforma Trabalhista regulasse inteiramente as normas relativas a acidente de trabalho, o que não foi o caso.

Assim, de forma residual para o nosso caso, segundo as regras da LINDB, a única forma de se cogitar uma revogação seria observar a compatibilidade entre o artigo 58, §2º da

²⁷ BRASIL. Decreto-Lei Federal nº 4.657 de 4 de setembro de 1942. Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657compilado.htm. Acessado em 01/09/2019

CLT e o artigo 21, inciso IV, “d”, da Lei nº 8.213/91. Tais normas podem coexistir em nosso ordenamento?

Segundo o professor Océlio de Jesus Carneiro de Moraes, há conflito entre as normas, já que, o trajeto entre a empresa e a residência do empregado era considerado como à disposição do empregador e, após a Reforma, não haveria mais tal entendimento:

Como o tempo de “deslocamento para o trabalho e retorno, em percurso servido ou não por transporte público” era considerado tempo à disposição, a ocorrência do acidente de trajeto potencialmente poderia ser enquadrado como acidente de trabalho. (...)

Por esse espírito protetivo, o art. 21, inciso IV, alínea “D” da Lei n. 8.213 de 1991 equiparava o acidente do trabalho “o acidente sofrido pelo segurado ainda que fora do local e horário de trabalho, no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado.”

Porém, a Lei n. 13.467, de 2017, no novo §2º, art. 58 incorporado à CLT, modifica esse conceito, quando não mais considera tempo à disposição do empregador, tempo despendido pelo empregado desde a sua residência até a efetiva ocupação do posto de trabalho e para o seu retorno.

Quando esse tempo de percurso deixa de existir, por lógica também deixa de existir o acidente de trabalho no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela então previsto no art. 21, inciso IV, alínea “D” da Lei n. 8.213, de 1991.

Assim sendo, o acidente que o empregado sofrer no trajeto da residência para o local de trabalho, e vice-versa não será qualificado ou equiparado como acidente de trabalho²⁸

Ousamos discordar do entendimento do autor.

A mudança legislativa que faria com que o acidente de trajeto se incompatibilizasse com a Reforma, segundo o autor, seria a nova redação do §2º do artigo 58 da CLT.

Pelo nosso entendimento, com todo o respeito que merece o autor, a premissa de sua conclusão nos parece equivocada.

Tratemos de transcrever o parágrafo na forma antiga e na forma atual:

Redação antiga:

§ 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.

²⁸ Previdência Social na CLT de Acordo com a Lei n. 13.467/2017 e com a MP n. 808/2017 / Moraes, Océlio de Jesus C. – São Paulo : LTr, 2018. Página 31

Redação pós Reforma Trabalhista:

§ 2º **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. (g.n.).²⁹

Ora, vemos que a ideia central do artigo permaneceu a mesma: o percurso de ida ou de volta da empresa não é computado à jornada de trabalho!

Tudo o que fez a nova redação, foi afastar a hipótese legal que previa uma exceção à regra de não cômputo do trajeto à jornada: o caso de fornecimento de transporte pelo empregador quando a empresa estiver em local de difícil acesso ou não servido por transporte público. Neste sentido, trazemos as palavras de Sergio Pinto Martins:

Dispunha o §2º do art. 58 da CLT que 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. O requisito básico era a condução ser fornecida pelo empregador; caso não o seja, não haverá o cômputo como horas *in itinere*.³⁰

Isso posto, via de regra, o tempo gasto no percurso entre a empresa e a residência do empregado já não era considerado como tempo à disposição do empregador, conforme lição do jurista.

Assim, entendemos que a modificação legislativa que afastou a possibilidade de reconhecimento das chamadas horas *in itinere* não gerou antinomia com o reconhecimento do acidente de trabalho de trajeto.

O fato do trabalhador estar em deslocamento entre a sua casa e o trabalho impede a contagem de tal tempo de trajeto à sua jornada, eis que ele não está à disposição do empregador. Tal artigo se refere tão somente à contagem de horas para fins de cálculo de jornada.

Já o artigo 21 da Lei nº 8.213/91 se refere ao reconhecimento de acidente de trabalho “ainda que fora do local e horário de trabalho”.

²⁹ BRASIL. Lei Federal nº 13.467 de 13 de julho de 2017. Altera a CLT e algumas outras leis aplicáveis ao direito do trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13467.htm#art1. Acessado em 28/07/2019

³⁰ MARTINS, Sergio Pinto. *Direito do Trabalho*. 34ª ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. Página 836

Não vemos conflito algum entre as normas. Enquanto a Reforma afasta contagem de tempo para fins de horas extras, a Lei nº 8.213 traz a caracterização de acidente de trabalho, justamente em hipóteses em que o empregado está fora da jornada de trabalho.

Deste modo, entendemos que as normas não são conflitantes entre si, podendo conviver em harmonia. Diante de tal conclusão, nos parece equivocada o entendimento de que, nos termos da LINDB, houve revogação tácita do acidente de trabalho de trajeto.

7.2.2 ANÁLISE FRENTE À RESOLUÇÃO Nº 1.329/2017 DO CNPS

Outra análise que se mostra relevante é com relação à Resolução nº 1.329/2017 do Conselho Nacional da Previdência Social (CNPS). Tal norma afastou o acidente de trajeto para fins de cálculo do FAP, o Fator Acidentário de Prevenção. Para alguns doutrinadores, tal fato leva ao entendimento de que o acidente de trabalho de trajeto deve ser afastado do nosso direito do trabalho. Citamos a conclusão do Mestre Marcelo Morelatti Valença:

Ora, se referido acidente de trajeto não é mais considerado para efeito de cálculo do FAP, e também não é mais considerado tempo à disposição do empregador, acreditamos que também não mais deverá ser considerado como acidente de trabalho por equiparação, afastando a eventual garantia de emprego já citada, bem como os encargos legais decorrentes desta situação. O sistema jurídico é harmônico e deverá eliminar todas as antinomias entre os seus diversos ramos, legitimando a conclusão acima destacada.³¹

Não discordamos que o sistema jurídico deve ser harmônico, no entanto, não podemos encarar tal conclusão como um fim em si mesmo. Isso porque é muito comum no Direito Brasileiro, que normas entrem em choque, no entanto, esse mesmo direito dá as ferramentas para que o intérprete sopesa as regras de maior valor.

Ocorre que, a nosso ver, sequer podemos falar em confronto de legislações.

O FAP é um fator multiplicador previdenciário que, de acordo com o número de acidentes do trabalho na empresa, eleva ou reduz o valor de contribuições desta. A ideia do sistema é premiar os empregadores que adotam medidas efetivas para a redução do número de acidentes na empresa punir financeiramente as empresas que os aumentarem o número de sinistros.

³¹ Reforma Trabalhista em Perspectiva: desafios e possibilidades / Zélia Maria Cardoso Montal, Luciana Paula de Vaz Carvalho (organizadoras). – São Paulo: LTr, 2018, página 54

Entendemos que a Resolução é muito justa ao excluir o acidente de trajeto do cálculo do FAP, eis que o empregador não tem muitas opções para garantir que seus empregados não sofram acidente de trabalho no percurso de ida ou de volta da empresa.

No entanto, em que pese concordarmos com o acerto da Resolução, não nos parece que tal exclusão tenha o condão de acrescentar muitos elementos à nossa discussão.

Conforme já dito, tendo em vista que a empresa, via de regra, não possui culpa pelos acidentes ocorridos fora do ambiente de trabalho em meio de transporte não fornecido por ela, é correto que ela não sofra com a majoração do seu FAP. No entanto, tal disposição tem efeito tão somente para o cálculo do referido fator, não havendo que se falar em extinção da garantia estabilitária. Neste sentido transcrevemos uma jurisprudência que trata do tema:

Há de se destacar que o fato de o Conselho Nacional de Previdência Social ter alterado a metodologia de cálculo do Fator Acidentário de Prevenção - FAP excetuando, para este fim, o cômputo dos acidentes de trajeto (e o fez antes da Reforma Trabalhista), em nada repercute sobre a caracterização ou não de tais ocorrências como acidente de trabalho, uma vez que o entendimento que justificou a alteração, neste particular, foi o de que a inclusão de acidentes tais não diferenciava a acidentalidade dentro e fora da empresa, não se prestando como critério para bonificar ou sobretaxar a empresa, exatamente pelo fato de o empregador não possuir qualquer ingerência sobre os acidentes de trajeto.

Assim, considerando-se que o acidente de trânsito sofrido pelo obreiro equipara-se a acidente de trabalho, nos termos expressos do art. 21, IV, d, Lei nº 8.213/91, é patente, pelo menos sob esta ótica, o equívoco cometido pela autarquia previdenciária ao deferir, ao reclamante, auxílio-doença do tipo previdenciário (código 31) ao invés do auxílio-doença do tipo acidentário (código 91) (cf. fl.49). (TRT 21ª R., 12ª Vara do Trabalho de Natal, Proc nº 0000325-72.2019.5.21.0042, Juíza Lilian Matos Pessoa da Cunha Lima, Julgado em 30/08/2019)

Ademais, a Resolução que determina o afastamento do acidente de trajeto para fins de cálculo do FAP é uma norma de caráter administrativo, que simplesmente altera uma metodologia de cálculo, de modo a buscar o objetivo da lei: a diminuição de acidentes do trabalho!

Veja que a norma não exclui, e nem poderia, o direito ao acidente de trajeto.

Outro ponto que nos leva a crer que a Resolução 1.329/17 não contribui para a nossa discussão é o fato dela ter sido editada em abril de 2017, ou seja, antes mesmo da

aprovação da Lei nº 13.467/17, que é de julho de 2017. Ora, se tal Resolução, de fato trouxesse um novo entendimento ao ordenamento laboral, mudando as estruturas de um direito legalmente reconhecido, de certo tal entendimento seria contemplado na Reforma Trabalhista.

Não entendemos ser cabível que se entenda que houve a modificação/extinção de um conceito jurídico tipificado legalmente, por meio de uma interpretação extensiva que a própria Resolução sequer fez menção em abranger.

Caso ainda se entendesse pela existência de conflito entre normas, uma Resolução do Ministério da Fazenda ocupa, na chamada Pirâmide de Kelsen, um status infralegal, não tendo o poder de confrontar com uma legislação. Ademais, as Resoluções são normas editadas pelo Poder Executivo, ou seja, não passam por um sistema de aprovação das casas legislativas, por isso também possuem alcance reduzido, sob pena de ofensa à tripartição de poderes.

Ressaltamos ainda que o campo de atuação de uma Resolução se limita a definições para que se estabeleçam regras de como certos atos devem se realizar. Ela não pode criar nem extinguir direitos, mas apenas regula-los. Na discussão pertinente ao nosso estudo, a Resolução apenas declara que o acidente de trajeto não deverá ser contabilizado para fins de incidência no FAP.

7.3 – DA ANÁLISE DOS EFEITOS DA REFORMA FRENTE AO ANUÁRIO ESTATÍSTICO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL

O Instituto Nacional do Seguro Social, além de ser responsável pela arrecadação de valores e pelo pagamento de benefícios previdenciários aos seus contribuintes, também reúne, por meio do Datraprev, uma gigantesca base de dados e estatísticas sobre os benefícios pagos aos contribuintes.

Caso houvesse, de fato, uma revogação no conceito de acidente de trabalho no trajeto, de certo que a emissão de CAT's (Comunicação de Acidente de Trabalho) acabaria ou, pelo menos teria uma redução drástica após a vigência da Reforma Trabalhista, que se deu em 11/11/2017.

Com base no Anuário Estatístico da Previdência Social de 2017, que se trata de um compilado de diversos dados relativos à previdência social daquele ano, foram emitidas as seguintes quantidades de CAT's por conta de acidente de trajeto: janeiro 8.350, fevereiro 7.949, março 9.688, abril 7.956, maio 5.365, junho 7.557, julho 7.425, agosto 10.357, setembro 9.031, outubro 9.189, novembro 8.277 e dezembro 7.541.³²

Apesar de observarmos uma redução do número de CAT's emitidas em novembro e dezembro em relação aos meses de agosto, setembro e outubro, percebe-se, por outro lado, que o número ainda é maior do que a quantidade de acidentes dos meses de maio e julho, períodos em que a Lei 13.467/17.

Isso posto, dado que as Comunicações de Acidente de Trabalho continuaram a ser emitidas para o caso de acidente de trajeto, mesmo após a Reforma Trabalhista, chegamos à conclusão que tal modalidade de acidente de trabalho ainda é reconhecida em nosso ordenamento jurídico.

7.4 – A INTERPRETAÇÃO TELEOLÓGICA-AXIOLÓGICA

Diante desse cenário, propomos a análise do tema sob uma outra modalidade hermenêutica: o método teleológico. Tal método busca, basicamente, entender a chamada “intenção do legislador” ao produzir determinada norma.

Em muitos trabalhos acadêmicos, percebemos que a interpretação teleológica passava muito mais por uma interpretação lógica da lei do que propriamente a busca da intenção do legislador ao editar determinado texto legal.

A nosso ver, uma das formas de se buscar os objetivos do legislador é a análise do relatório ou exposição dos motivos para a edição da lei.

No caso da Lei nº 13.467/17, o relatório da chamada Reforma Trabalhista é bem detalhado, inclusive dando a exposição de motivos artigo a artigo. Transcrevemos o trecho relacionado ao objeto de nosso trabalho:

³² BRASIL. Anuário Estatístico da Previdência Social. Brasília. Disponível em: < <http://sa.previdencia.gov.br/site/2019/04/AEPS-2017-abril.pdf> > Página 593. Acessado em 21/09/2019

O TST pacificou entendimento de que o tempo despendido pelo empregado até o local do trabalho integra a sua jornada de trabalho, incluindo nessa hipótese até mesmo o tempo gasto no transporte que o empregador concedia por sua liberalidade aos seus empregados. Decidiu, ainda, o Tribunal que, uma vez que esse tempo é computado na jornada de trabalho, o que extrapolar a jornada legal deve ser considerado como hora extra, sobre ela incidindo o adicional.

A nossa intenção é a de estabelecer que esse tempo, chamado de hora *in itinere*, por não ser tempo à disposição do empregador, não integrará a jornada de trabalho. Essa medida, inclusive, mostrou-se prejudicial ao empregado ao longo do tempo, pois fez com que os empregadores suprimissem esse benefício aos seus empregados.

Acreditamos que, a partir da aprovação do dispositivo, esse benefício volte a ser concedido.³³

Analisando a intenção expressa do legislador, resta claro que objetivo da modificação do §2º do artigo 58 da CLT não foi a revogação das normas relativas ao acidente de trajeto, mas sim, incentivar o empregador a fornecer o transporte ao(do) trabalho, sem o risco de tal benefício ser considerado como tempo à disposição do empregador, afastando assim, as chamadas horas extras *in itinere*.

O Parecer nº 34 de 2017 do Senado Federal também expõe o desejo do legislador ao realizar a modificação:

Semelhantemente, concordamos com a nova redação do § 2º do art. 58 da CLT. Tal dispositivo, como proposto pelo PLC, trata das horas *in itinere*, para que elas não sejam consideradas tempo à disposição do empregador, afastando o entendimento de parte de juízes do trabalho. Estes magistrados, ao explorar o enunciado da Súmula nº 90 do TST, decidem que as horas *in itinere* devem ser computadas na jornada mesmo quando o empregador oferece transporte em locais para quais há transporte público regular.

(...)

Tal insegurança jurídica é extremamente perversa: em decorrência de tais decisões, os empregadores optam por não oferecer o transporte aos empregados. Condenamos assim, milhares de trabalhadores a perderem mais tempo nas caóticas redes de transporte público das grandes cidades. Perde a pessoa, que tem que acordar mais cedo e ficar menos tempo com seus familiares, e perde o País, que vê a produtividade da sua economia restringida com trabalhadores que já chegam cansados ao local de trabalho.

(...)

É preciso acabar com essa insegurança jurídica tão danosa aos trabalhadores, e incentivar que as empresas forneçam transporte para seus empregados.³⁴

³³ BRASIL. Comissão Especial Destinada a Proferir Parecer ao Projeto de Lei nº 6.787/2016, que altera o Decreto-Lei nº 5.452/1943, Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1544961>. Páginas 37 e 38. Acessado em 30/06/2019

³⁴ BRASIL. Parecer (SF) nº 34 de 2017 da Comissão de Assuntos Econômicos, sobre o Projeto de Lei nº 38/2017, que altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a fim de adequar a legislação às novas relações do trabalho. Disponível em: <<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=5326353&disposition=inline>>.

Percebe-se, novamente, que o objetivo é possibilitar ao empregador a concessão de transporte particular, sem que isso possa configurar o ônus do reconhecimento das chamadas horas *in itinere*.

O referido Parecer traz também outro objetivo à modificação: ao incentivar a concessão do transporte particular aos trabalhadores, esses teriam, portanto, mais tempo à disposição dos seus familiares, bem como chegariam ao trabalho mais descansados, eis que não teriam que sofrer com o transportes públicos ou acordar mais cedo. Tudo isso contribuiria para o aumento da produtividade do trabalhador.

Nessa mesma linha, citamos doutrinas a respeito da tese:

O legislador adotou a ideia de que é melhor o empregador fornecer o transporte e não ter qualquer consequência sob o aspecto trabalhista, como repercussão em férias, 13º salário, incidência de FGTS e da contribuição previdenciária. Com isso, o empregador vai fornecer o transporte. Seria pior fornecer o transporte e se contado como hora de trajeto e, posteriormente, o empregador deixar de fornecer o transporte em razão de haver repercussões trabalhistas.³⁵

Muito embora a intenção do legislador seja incentivar o empregador a fornecer transporte de qualidade aos seus empregados ao não gerar acréscimos de custos, a medida merece críticas, ao impor a vontade do legislador, ignorando a autonomia da vontade coletiva, posicionando-se em desfavor da parte vulnerável da relação contratual com uma redação legislativa rasa, sem o devido aprofundamento na legislação que rege as relações de trabalho.³⁶

Vemos, portanto, que, no entender das doutrinas citadas, o intuito da modificação legislativa foi motivar a concessão do transporte particular pelo empregador, com o afastamento de eventuais reflexos ou ainda de horas *in itinere*, e não o de acabar com o acidente de trabalho de trajeto.

Tal motivação, de forma indireta, também visa a atividade econômica, apostando no ganho de produtividade de um empregado que goza de melhores condições de transporte. Aliado a tal fato, o empregador, ao fornecer um meio de transporte, tem a possibilidade de reduzir o índice de acidente de trajeto e, por consequência, ainda contribui com a redução do índice de trânsito se privilegiar a concessão de transporte coletivo.

Páginas 50 a 52. Acessado em 30/06/2019

³⁵ MARTINS, Sergio Pinto. *Direito do Trabalho*. 34ª ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. Página 836

³⁶ LIMA, Jéssica Boechart da Silva de; TONDO Ana Lara. *Reforma Trabalhista e Horas In Itinere: Flexibilização ou Retrocesso Legal?*. Revista do Tribunal Regional do Trabalho 3ª Região. Número 97. Belo Horizonte: 2018, página 295

Assim, com base na análise da intenção do legislador, manifestada expressamente pelo Relatório e Parecer supracitados, bem como de parte da doutrina, resta claro que a alteração legislativa não teve o intuito de revogar o instituto do acidente de trajeto.

8 – O POSICIONAMENTO JURISPRUDENCIAL

Não foi tarefa simples encontrar jurisprudências relacionadas à discussão proposta em nosso trabalho.

Isso porque a vigência da Lei nº 13.467/17 se deu em 11/11/2017, deste modo, as decisões de varas e tribunais do trabalho só seriam plenamente aplicáveis ao tema se tanto o acidente de trajeto quanto a distribuição da ação, ocorressem após essa data.

Desta forma, a jurisprudência sobre o tema, que debata especificamente as modificações legislativas, ainda é escassa.

O Tribunal Superior do Trabalho, até a data da confecção do presente trabalho, não tinha sequer uma única decisão a respeito do tema. É importante ressaltar que, após a vigência da chamada Reforma Trabalhista, o Tribunal tinha intenção de se reunir para avaliar a aplicabilidade da modificação a cada uma das súmulas já editadas pela Casa. No entanto, após algumas sessões, o Tribunal decidiu que as questões de direito material seriam discutidas caso a caso, à medida em que as discussões subirem por meio de Recurso de Revista. Tal posicionamento é expressado no sítio oficial da casa, conforme transcrevemos:

As questões de direito material serão discutidas caso a caso, no julgamento no primeiro e no segundo graus, bem assim no julgamento dos recursos sobre os temas que chegarem ao TST. A parte do direito material constante da reforma é a que trata de temas como férias, tempo à disposição do empregador, teletrabalho, reparação por dano extrapatrimonial, trabalho intermitente e extinção do contrato por comum acordo. “Em relação a esses temas, deverá haver uma construção jurisprudencial a partir do julgamento de casos concretos”, explica o ministro Aloysio.³⁷

Neste ponto, vemos que o Tribunal teve postura totalmente diferente daquela tomada com a edição do CPC de 2015, situação em que o novo código passou a vigorar em 18/03/2016 e o TST, em 15/03/2016, já tinha editado a Instrução Normativa nº 39, prevendo a aplicabilidade de grande parte dos institutos no Processo do Trabalho.

De todas as jurisprudências localizadas para a apresentação do presente trabalho, apenas a última trata de um acidente ocorrido antes da vigência da Reforma Trabalhista, no

³⁷ Tribunal Superior do Trabalho. Reforma Trabalhista: TST aprova Instrução Normativa sobre normas processuais. Publicado em 21/06/2018. Disponível em: < http://www.tst.jus.br/noticias/-/asset_publisher/89Dk/content/tst-aprova-instrucao-normativa-sobre-normas-processuais-introduzidas-pela-reforma-trabalhista?inheritRedirect=false>. Acessado em: 18/08/2019

entanto, mesmo neste caso, a celeuma do nosso trabalho foi enfrentada pelo magistrado, por isso decidimos adicioná-la.

Nossa pesquisa constatou que a jurisprudência, em uníssono, entende que a alteração legislativa não revogou nem alterou o conceito de acidente de trajeto.

Cabe ainda ressaltar que não selecionamos apenas aquelas decisões que caminharam no mesmo sentido da nossa conclusão final sobre o tema do trabalho; se as encontrássemos, as incluiríamos no presente estudo para que o debate fosse mais aprofundado.

Seguem as decisões encontradas sobre o tema:

A atual redação do art. 58, parágrafo 2º, da CLT está relacionada com as chamadas horas 'in itinere' (horas de trajeto, itinerantes ou de itinerário, tratadas na Súmula 90 do TST), situações em que tais horas eram computadas na jornada de trabalho e poderiam resultar em labor em sobrejornada quando adicionais às horas de efetivo labor. Assim, a modificação da redação do art. 58, parágrafo 2º da CLT refere-se especificamente às horas 'in itinere' e objetivou a eliminação da inclusão de tais horas na jornada de trabalho (destaco, no particular, que a redação do artigo 294 da CLT, que se refere ao trabalho em minas de subsolo, não sofreu alteração).

Portanto, a alteração (da redação do art. 58, parágrafo 2º, da CLT, advinda da Lei 13.467/17) está relacionada com o cômputo das horas 'in itinere' na jornada de trabalho, não havendo falar em efeitos previdenciários, como sustentado na tese da defesa.

Dessa forma, reconheço que o reclamante foi dispensado em período de garantia provisória de emprego, razão pela qual defiro os seguintes títulos postulados: - pagamento dos salários vencidos (desde a data da dispensa) e vincendos (até a data da reintegração ao emprego); - depósito dos valores referentes ao FGTS na conta vinculada do autor em relação ao período compreendido entre a data da dispensa e a data da reintegração ao emprego." (ID 4a9f266 - Pág. 5).

Com efeito, a norma celetista em debate (art. 58, parágrafo 2º, da CLT) encerra regra de caráter excepcional, devendo ser interpretada de forma restritiva (e não forma extensiva, como pretendeu a recorrente), sob pena de violação da boa técnica de hermenêutica e dos princípios informadores do Direito do Trabalho.

Assim o fazendo, é possível observar que o legislador pretendeu, por meio desta norma, regulamentar, tão somente, o tempo computado na jornada de trabalho, nada regulamentando neste artigo acerca do acidente de trabalho.

Pelas mesmas razões, não prospera o argumento recursal no sentido de que o art. 21, IV, d da Lei 8.213/1991 encontra-se revogado. (TRT 6ª Região, 3ª T., R.O. nº 0000362-35.2018.5.06.0145, Rel. Desª. Virgínia Malta Canavarro, Julgado em 22/10/2018)

“O Artigo 21, inciso IV, alínea d, do Artigo 21, da Lei nº 8.213/91 é norma especial, securitária aos infortúnios sofridos pelos empregados no contexto laboral, não havendo qualquer relação com tempo à disposição da empresa, previsto na Lei nº 13.467/17, tampouco com eventual cláusula de

irresponsabilidade em razão de uso de motocicleta pelo empregado para deslocamento ao trabalho, a qual é manifestamente ilícita por ofender a liberdade do obreiro quanto à definição do meio de locomoção ao trabalho, mormente porque o autor optou pela não utilização de vale-transporte (Id. e8ff734).

Por isso, mantenho irreparável a Sentença quanto ao reconhecimento do acidente de trabalho por equiparação (acidente de trajeto)(...)” (TRT 15ª R., 2ª T., R.O. nº 0011235-26.2018.5.15.0022, Rel. Des. Dagoberto Nishina Azevedo, Julgado em 11/06/2019)

“Com relação ao fato típico ensejador da pretendida estabilidade provisória no emprego, ou seja, a ocorrência do sinistro, a questão não requer maior debate. É que, muito embora na defesa a reclamada tente se esquivar da imputação de acidente de trajeto, em Juízo o seu preposto declarou "que o reclamante sofreu o acidente no dia 30.10.2018; que o acidente ocorreu após o encerramento da jornada de trabalho do autor; que o reclamante trabalhava até as 18:00 horas, sendo que o acidente ocorreu por volta das 18:30 horas; que acredita que o reclamante estivesse se deslocando para sua residência quando da ocorrência do acidente (...)”.

Portanto, reconheço ter o acidente se dado na forma como relatado na peça atrial, o que o classifica como acidente de trajeto, assim considerado o ocorrido no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela, qualquer que seja o meio de locomoção. É equiparado ao acidente de trabalho para efeitos previdenciários (art. 21, IV, alínea d, da Lei nº 8.213/91), tratando-se de ficção jurídica específica à lei previdenciária, não se confundindo, portanto, com o dever de indenizar os danos de natureza civil.

(...)

Nesse sentido, saliento que o art. 21, IV, alínea d, da Lei nº 8.213/91 não foi, em hipótese alguma, derogado pela Lei 13.467/2017, por se tratar de norma específica, de natureza previdenciária, que não se confunde com o tempo à disposição previsto no atual art. 4º da CLT.” (TRT 21ª R., 3ª Vara do Trabalho de Mossoró, Proc nº 0000330-84.2019.5.21.0013, Juíza Laís Manica, Julgado em 30/08/2019)

“A reclamada, por sua vez, afirma que, com a nova redação do art. 58, § 2º, da CLT, conferida pela Lei 13.467/2017, o tempo despendido no trajeto residência-trabalho e vice-versa não é mais considerado tempo à disposição do empregador e, desse modo, foi revogada a alínea d do inciso IV do art. 21 da Lei 8.213/1991, por meio do qual se equiparava a acidente do trabalho o acidente sofrido pelo empregado no percurso residência-trabalho-residência. Analiso.

Dispõe o art. 21, IV, d, da Lei 8.213/1991:

"Art. 21. Equiparam-se também ao acidente do trabalho, para efeitos desta Lei:

(...)

IV - o acidente sofrido pelo segurado ainda que fora do local e horário de trabalho:

(...)

d) no percurso da residência para o local de trabalho ou deste para aquela qualquer que seja o meio de locomoção, inclusive veículo de propriedade do segurado."

Observa-se do dispositivo acima citado que a equiparação do acidente de percurso a acidente do trabalho não tinha, como de fato não tem, como pressuposto estar o empregado à disposição do empregador.

Aliás, o inciso IV, ao estabelecer a ressalva "ainda que fora do local e horário de trabalho", deixa clara a intenção do legislador de não limitar o acidente do trabalho apenas àquele ocorrido durante o serviço ou no período assim considerado e de incluir nesta hipótese também o acidente havido fora do trabalho, desde que em decorrência dele.

Desse modo, tenho que permanece em pleno vigor a alínea d do inciso IV do art. 21 da Lei 8.213/1991, não havendo de se falar em sua revogação, ainda que tácita." (TRT 10ª R., 2ª Vara do Trabalho de Brasília, Proc. nº 0000345-83.2019.5.10.0102, Juíza Prolatora Margarete Dantas Pereira Duque, Julgado em 29/08/2019)

Em segundo lugar, importante destacar que estamos diante de duas normas especiais: a previdenciária e a trabalhista. Para resolver esta questão, entendo que se deve sopesar a intenção do artigo 21, IV, "d", da Lei nº 8.213/91, que é garantir amparo ao trabalhador que sofre acidente no percurso entre a sua residência e o local de trabalho e vice-versa. Nesse tom, se fosse o caso de ter sido derogado este dispositivo, deveria tal comando estar expresso no corpo da Lei nº 13.467/17, diante da importância desta garantia provisória, inclusive porque, quando da aprovação da lei supracitada, houve ampla análise de seu texto, sendo que todos representantes sociais detiveram a oportunidade de se manifestar.

Ainda, é de conhecimento público e notório que essa questão - descaracterizar os acidentes ocorridos "*in itinere*" - está sendo debatida atualmente nas comissões que analisam a Medida Provisória (MP) 871. Nesse tom, uma vez que o próprio Poder Legislativo está promovendo estudo sobre a exclusão do texto contido no artigo 21, IV, "d", da Lei nº 8.213/91, ousa a entender que esse dispositivo não foi derogado pela Lei nº 13.467/17. (TRT 2ª R., 3ª Vara do Trabalho de Mauá, Proc. nº 1001139-39.2018.5.02.0363, Juíza Prolatora Meire Iwai Sakata, Julgado em 24/06/2019)

Vemos, portanto, que, pelo menos até a época do desenvolvimento do presente trabalho, toda a jurisprudência caminhava no sentido de que a Reforma Trabalhista não trouxe modificações aplicáveis ao tema "acidente de trajeto".

9 – CONCLUSÃO

Com o fim do nosso trabalho, chegamos à conclusão de que a Reforma Trabalhista, apesar de ter afastado do nosso ordenamento o pagamento de horas *in itinere* e ter modificado a conceituação do “tempo à disposição do empregador”, não trouxe com ela o fim do reconhecimento do acidente de trabalho de trajeto.

Um dos pontos principais para essa conclusão reside no fato do acidente de trajeto estar disposto em uma legislação de natureza previdenciária. Apesar do direito do trabalho possuir várias ramificações e ainda considerando que sua interpretação deve ser harmônica, entendemos que, para que a Lei nº 13.467/17 afastasse o acidente de trajeto da Lei nº 8.213/91, só poderia fazê-lo de forma expressa.

Mesmo que a Reforma Trabalhista modifique os conceitos de “tempo à disposição do empregador”, o inciso IV do artigo 21 da Lei nº 8.213/91 traz não uma, mas quatro hipóteses de reconhecimento de acidente de trabalho, justamente fora do local e horário do serviço. O acidente de trajeto é apenas um deles.

Ainda que os motivos acima não sejam suficientes, a alteração do §2º do artigo 58 da CLT somente veio a dizer que, mesmo no caso de fornecimento de transporte pelo empregador, o tempo de trajeto não será computado à jornada de trabalho, já que a redação anterior permitia tal cômputo. Daí a cogitar que o acidente de trajeto foi extinto do direito do trabalho já é uma conclusão, a nosso ver, precipitada.

Relevante se faz observar também que, apesar da “suposta revogação do acidente de trajeto”, tais modalidades acidentárias continuaram sendo assim reconhecidas pelo INSS, o que pudemos constatar por meio do Anuário Estatístico da Previdência Social. Tal fato leva a crer que o instituto não foi abandonado.

Também entendemos ter sido relevante para a nossa constatação a busca pelos motivos oficiais que geraram as modificações legislativas no aspecto: o fomento à concessão pela empresa do transporte de seus empregados. Tanto a doutrina quanto os pareceres das casas legislativas vão ao encontro de tal premissa.

Encontramos uma certa dificuldade em buscar, nos doutrinadores mais consagrados, o posicionamento específico sobre a discussão proposta em nosso trabalho. É

possível que tal dificuldade seja por conta da novidade da tese, ou ainda pela sua manifesta incompatibilidade com o nosso ordenamento jurídico.

Por fim, a jurisprudência, apesar de em pequena quantidade, segue rigorosamente o mesmo norte, no sentido de não reconhecer a revogação do acidente de trajeto.

Assim, pelos mais diferentes ângulos que pudemos analisar o assunto, a conclusão de que não houve a revogação do acidente de trabalho de trajeto nos pareceu a mais juridicamente correta.

10 – REFERÊNCIAS

BOSCO, Carlos Alberto. **A Problematização da Responsabilidade Civil no Transporte de Pessoas: acidente de trabalho e acidente de percurso, visto sob a ótica do direito português.** Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região. Número 52. Campinas: 2018

BRASIL. **Lei Federal nº 556 de 25 de junho de 1850. Institui o Código Comercial.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L0556-1850.htm>. Acessado em 25/08/2019

_____. **Decreto Federal nº 3.724 de 15 de janeiro de 1919.** Regula as obrigações resultantes dos acidentes no trabalho. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-3724-15-janeiro-1919-571001-publicacaooriginal-94096-pl.html>>. Acessado em 02/09/2019

_____. **Decreto Federal nº 24.637 de 10 de julho de 1934.** Estabelece as obrigações resultantes dos acidentes do trabalho. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-24637-10-julho-1934-505781-publicacaooriginal-1-pe.html>> acessado em 21/09/2019

_____. **Decreto-Lei Federal nº 4.657 de 4 de setembro de 1942.** Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657compilado.htm>. Acessado em 01/09/2019

_____. **Decreto-Lei nº 293 de 28 de fevereiro de 1967.** Dispõe sobre o seguro de acidentes do trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0293.htm> acessado em 21/09/2019

_____. **Constituição Federal de 1988.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acessado em 21/09/2019

_____. **Lei Federal nº 8.213 de 24 de julho de 1991.** Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18213cons.htm>. Acessado em 28/07/2019

_____. **Lei Federal nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm>. Acessado em 23/09/2019

_____. **Comissão Especial Destinada a Proferir Parecer ao Projeto de Lei nº 6.787/2016, que altera o Decreto-Lei nº 5.452/1943, Consolidação das Leis do Trabalho.** Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1544961>. Acessado em 30/06/2019

_____. **Parecer (SF) nº 34 de 2017 da Comissão de Assuntos Econômicos, sobre o Projeto de Lei nº 38/2017, que altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), a fim de adequar a legislação às novas relações do trabalho.** Disponível em:

<<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=5326353&disposition=inline>>.

Acessado em 30/06/2019

_____. **Lei nº 13.467 de 13 de julho de 2017. Altera a CLT e algumas outras leis aplicáveis ao direito do trabalho.** Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2017/Lei/L13467.htm#art1>.

Acessado em 28/07/2019

_____. **Anuário Estatístico da Previdência Social.** Brasília. Disponível em:

<<http://sa.previdencia.gov.br/site/2019/04/AEPS-2017-abril.pdf>> Páginas 564, 593 e 595.

Acessado em 21/09/2019

CASTRO, Carlos Alberto Pereira de; LAZZARI, João Batista. **Manual de Direito Previdenciário.** 21ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho.** 13º ed. São Paulo: LTr, 2014.

ITÁLIA. **Decreto Legislativo Federal nº 38 de 23 de fevereiro de 2000.** Disposições relativas ao seguro contra acidentes do trabalho e doenças profissionais. Disponível em:

<<http://www.parlamento.it/parlam/leggi/deleghe/00038dl.htm>>. Acessado em 21/09/2019

LIMA, Jéssica Boechart da Silva de; TONDO Ana Lara. **Reforma Trabalhista e Horas In Itinere: Flexibilização ou Retrocesso Legal?** Revista do Tribunal Regional do Trabalho 3ª Região. Número 97. Belo Horizonte: 2018

LIMA, Priscila de. **Direitos de Escravos: maus-tratos e jusnaturalismo em petições de liberdade (América portuguesa, segunda metade do século XVIII e início do XIX),** artigo publicado na edição nº 42 de junho de 2010. Disponível em:

<<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/materias/anteriores/edicao42/materia01/>>.

Acessado em 25/08/2019

LUDOVICO, Giuseppe. **Proteção do Trabalhador no Trajeto entre Casa e Trabalho: a Disciplina Italiana do Acidente in itinere.** 1ª ed. Revista de Direito do Trabalho. Ano 43, nº 180. Thomson Reuters Revista dos Tribunais, 2017.

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do Trabalho.** 34ª ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

_____. **Direito da Seguridade Social.** 38ª ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

MONTAL, Zélia Maria Cardoso; CARVALHO Luciana Paula de Vaz (org.). **Reforma Trabalhista em Perspectiva: desafios e possibilidades.** 1. ed. São Paulo: LTr, 2018.

MORAIS, Océlio de Jesus C. **Previdência Social na CLT de Acordo com a Lei n. 13.467/2017 e com a MP n. 808/2017.** 1. ed. São Paulo: LTr, 2018.

OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. **Indenizações por Acidente do Trabalho ou Doença Ocupacional de Acordo com a Reforma Trabalhista Lei 13.467/17**. 10ª ed. São Paulo: LTr, 2018

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Convenção nº 155**. Dispõe sobre segurança e saúde dos trabalhadores e o meio ambiente do trabalho. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_236163/lang--pt/index.htm> acessado em 22/09/2019

_____. **Convenção nº 161**. Dispõe sobre os Serviços de Saúde do Trabalho. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_236240/lang--pt/index.htm> acessado em 22/09/2019

PORTUGAL. **Lei Federal nº 98 de 4 de setembro de 2009**. Regulamenta o regime de reparação de acidente do trabalho e de doenças profissionais. Disponível em: <<https://dre.pt/pesquisa/-/search/489505/details/maximized>>. Acessado em 21/09/2019

SILVA, Homero Batista Mateus da. **CLT comentada**. 2. ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2018.

Tribunal Superior do Trabalho. **Reforma Trabalhista: TST aprova Instrução Normativa sobre normas processuais**. Publicado em 21/06/2018. Disponível em: <http://www.tst.jus.br/noticias/-/asset_publisher/89Dk/content/tst-aprova-instrucao-normativa-sobre-normas-processuais-introduzidas-pela-reforma-trabalhista?inheritRedirect=false>. Acessado em: 18/08/2019

VATICANO. **Encíclica rerum novarum. 1891**. Dispõe sobre a condição dos operários. Disponível em: <http://w2.vatican.va/content/leo-xiii/pt/encyclicals/documents/hf_l-xiii_enc_15051891_rerum-novarum.html> acessado em 22/09/2019

VIANNA, Cláudia Salles Vilela. **Acidente do Trabalho: abordagem completa e atualizada**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2017.